ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Il Mar Mediterraneo

Scenari geo strategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero

Oliviero Giannotti
Angelo Giordano

ASSOPORTI
www.assoporti.it

…la Geografia come destino, **Detto millenario**
…la Connettività come destino,**Parag Khanna**[1]

1 *Connectography: Le mappe del futuro ordine mondiale, Fazi Editore, 2016.*

Indice

1. Issue Concept *p.6*

2. Introduzione *p.7*

3. Contesto Geopolitico *p.8*

4. Traffici marittimi *p.11*

4.1 Suez *p.12*

4.2 Contenitori *p.22*

4.3 Italia *p.25*

4.4 Ro-Ro *p.29*

4.5 Sintesi riepilogo *p.32*

5. Reti trans mediterranee *p.33*

6. Annex *p.35*

6.1Presentazione del Presidente Sergio Prete all'assemblea Programmatica di Assoporti del 12 Dicembre 2017; *p.37*

6.2Movimenti contenitori principali porti del Mediterraneo del Mar Nero

1. Issue Concept

- Analisi geostrategica del Mediterraneo e differenze nord-sud; stato dei trend dei traffici intra mediterranei.
- Rapporti Italia con Nord-Africa e Medio Oriente - Vicino Oriente.
- Grandi progetti logistici e infrastrutturali competitor nel Mediterraneo del sud.
- Analisi del mercato merci e persone, ruolo delle AdM e del "Piano Dettagliato di Attuazione" ex Reg. 1316/13.
- Status dei collegamenti SSS intra mediterranei (Adriatico, Mediterraneo orientale e costa Nord Africa).

Key Concepts

- Collegamenti intra mediterranei
- Servizi intermodali e connessione corridoi
- Interscambio Italia e Nord-Africa, Italia e Medio Oriente
- Peso dei movimenti portuali per tipologia di condizionamento (Rinfuse Liquide e Solide; Contenitori; Ro-Ro/Ro-Pax; Cruise)

Items

Ruolo di coordinamento delle AdSP per sviluppo dei traffici intra e inframediterranei, analisi dei competitor e prospettive per il market share italiano.

Ruolo di leadership mediterranea. Road map coordinata per attività di lobbing istituzionale per estensione attuativa di AdM ai porti ed alle linee con i Paesi terzi ubicati sulla medesima linea costiera dell'UE.

Ruolo di capofila nell'integrazione dei corridoi Ten-T con AdM ai fini della continuità territoriale. Focus sullo stato dei collegamenti RoRo e di cabotaggio verso destinazioni dei Balcani, del Mediterraneo orientale e del nord Africa.

AdSP e fenomeno degli sbarchi immigrati.

2. Introduzione[2]

Esiste un tema "Mediterraneo" che forse è stato dimenticato, ma noi rappresentanti del sistema portuale nazionale non possiamo permetterlo. Negli ultimi tempi, ci siamo dimenticati del Mediterraneo per via della partita entropica di sviluppo delle relazioni fra Europa e Far East via mare e via terra. Il Mediterraneo è in via di stabilizzazione e sta tornando a essere un ambito geopolitico normale, una sponda partenariale[3], dopo il periodo di destabilizzazione politica dettata dalle primavere arabe.

Allora, era normale che non vi fosse una forte integrazione tra la nostra portualità e la sponda sud. Analogamente, adesso questo mondo sta tornando alla normalità e lo dimostra il fatto che i porti che hanno relazioni e rapporti stabili con questo mondo, sono porti che registrano dinamiche di traffico in crescita. A conferma del trend di normalizzazione e della crescita dinamica dell'economia di quelle nazioni.[4]

In questo contesto, il ruolo della portualità mediterranea torna ad essere un driver di sviluppo fondamentale e strategico per la portualità italiana e nello specifico per quella del Mezzogiorno. In tal senso le ZES possono rappresentare un driver che apporta valore aggiunto anche in rapporto alla BRI.

Questo è un tema che ho sollevato personalmente durante le periodiche riunioni a Brussels perché il Mediterraneo è una dinamica che deve tornare ad essere fondamentale nelle logiche e nelle politiche che riguardano la portualità, ma in generale nell'economia italiana e del Mezzogiorno. Insomma, bisogna che esso ritorni a essere centrale nel dibattito europeo; esso, fino a dieci anni fa d'altronde, era focalizzato sulla zona di libero scambio Mediterraneo.

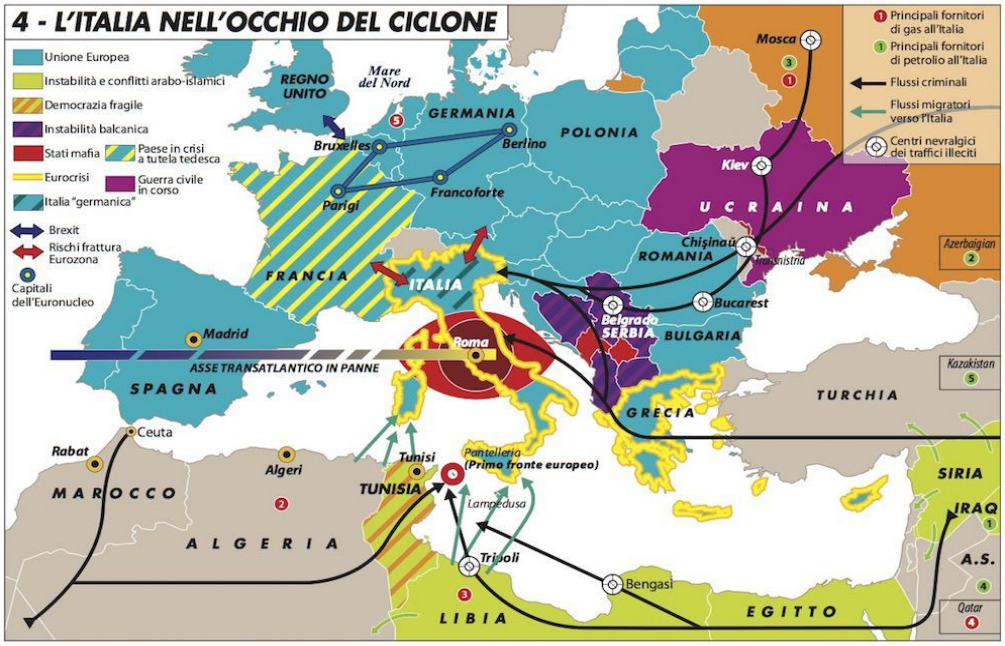
---

2 *Discorso inaugurale del Presidente Zeno D'Agostino all'assemblea Programmatica di Assoporti, Roma 12 dicembre 2017*

3 *Rispetto a dicembre, tuttavia, si registrano alcuni trend contrastanti e in evoluzione continua. In generale si riafferma la centralità geopolitica del Mediterraneo, tra spinte destabilizzanti e spinte di normalizzanti. Infine, il trend dei volumi di traffico marittimo e di interscambio tende ad essere stabilmente in crescita, a dimostrazione del fatto che i traffici marittimi sono Medicetrici, anche ora con il compimento della Belt and Road Initiative. Il teatro principale è il conflitto siriano, ai lati del quale si assiste a un lieve affievolimento della stabilità tunisina, una ripresa delle turbolenze nella striscia di Gaza detonate dopo "l'affare Gerusalemme", una crepa nel posizionamento e nella solidità della Turchia (uno dei big player regionali) e una frattura nel rapporto irano-americano che rischia di avere ripercussioni nel rinnovato rapporto commerciale tra Ue e Iran. Per converso, si assiste al posizionamento sul campo in Libia di una delle fazioni in lotta per la supremazia e un Egitto di nuovo nelle mani di un presidente forte sul modello Mubarak e sullo stesso modello della Turchia. Parallelamente, ci sono Stati stabili come Israele, Marocco e Giordania cui si aggiunge un new deal algerino.*

4 *Si veda per opportuna conoscenza il 5° Rapporto annuale, Italian Maritime Economy: Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia. Edizione 2018 Ricerca realizzata da SRM, e nello specifico il Capitolo III – Il futuro dei sistemi portuali nel Mediterraneo e i porti della Campania, edito da Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale.*

Si parlava di reti trans mediterranee: le reti Ten proseguivano sul Nord Africa e sulla Turchia, arrivando in Medio Oriente. Nella capacità dell'Italia di essere sistema, ci deve essere la riproposizione del tema a livello europeo: l'Italia ha questa responsabilità. Noi abbiamo questo ruolo, non siamo un paese normale dell'Unione Europea, siamo il paese più importante degli altri dal punto di vista della portualità[5].



(fonte, Limes)

3. Contesto Geopolitico

Lo studio proposto da Assoporti mira a consolidare da un lato i dati di traffico e il market share del Mediterraneo relativo ai volumi portuali di contenitori e rotabili, dall'altro a fare emergere lo scenario geopolitico in termini di connessioni e integrazioni delle supply chain e delle reti di trasporto e infrastrutturali.

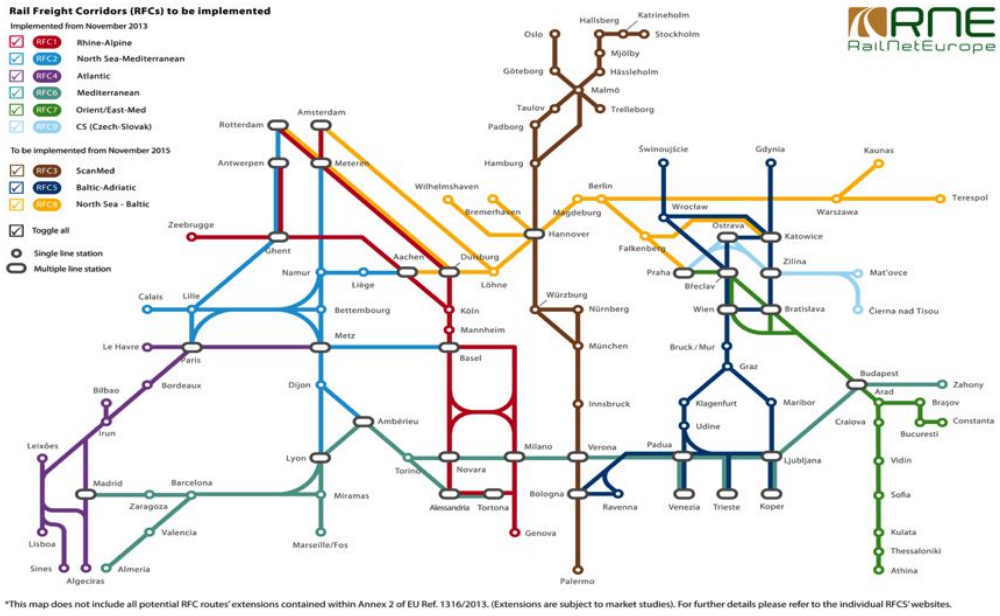
In tal modo, e nella diuturna centralità mediterranea nel contesto dei traffici marittimi world wide, emerge con evidenza la posizione prevalente dell'Italia nello scacchiere Mediterraneo da un lato, e dall'altro la necessità per il nostro paese (per il tramite delle AdSP) di essere capofila in Europa della ripresa del dialogo euro mediterraneo in tema di prosecuzione delle reti di

5 *Analogamente, l'argomento è stato affrontato dal Commissario Bulc, in coda alla giornata di apertura dei Ten-T Days 2018 tenutisi in Aprile scorso a Ljubljana, in usa sessione chiusa con i ministri dei trasporti dei paesi dei Balcani Occidenteli, del Mediterraneo del Sud e Orientale, inclusa la Turchia, con l'obiettivo di "…foster transport connectivity between the European Member States and our neighbours as well as making border crossings more efficient and raising road safety."*

trasporto pan europee (Ten-T+TMN-T) verso i paesi delle sponde sud e est del Mediterraneo.

Il risvolto negativo è che una mancata integrazione delle supply chain (che coinvolge oltre alle rotte di trasporto merci e persone, anche le reti energetiche LNG incluso e di ICT, e i flussi finanziari) erode nel medio periodo la quota italiana di traffico, marginalizzando il ruolo dei porti italiani nel contesto Mediterraneo. Ciò vale sia per le grandi rotte world wide che per le autostrade del mare.

Sul transshipment, si vedrà dopo, ci sono troppe variabili esogene al sistema paese, tra cui: i grandi progetti logistico infrastrutturali del Marocco (più credibili) e Tunisia; i grandi competitor come Marsaxloxx, Pireo e Algeciras; il gap infrastrutturale e la rottura del carico modale verso i mercati attrattori dell'Europa centro-settentrionale.

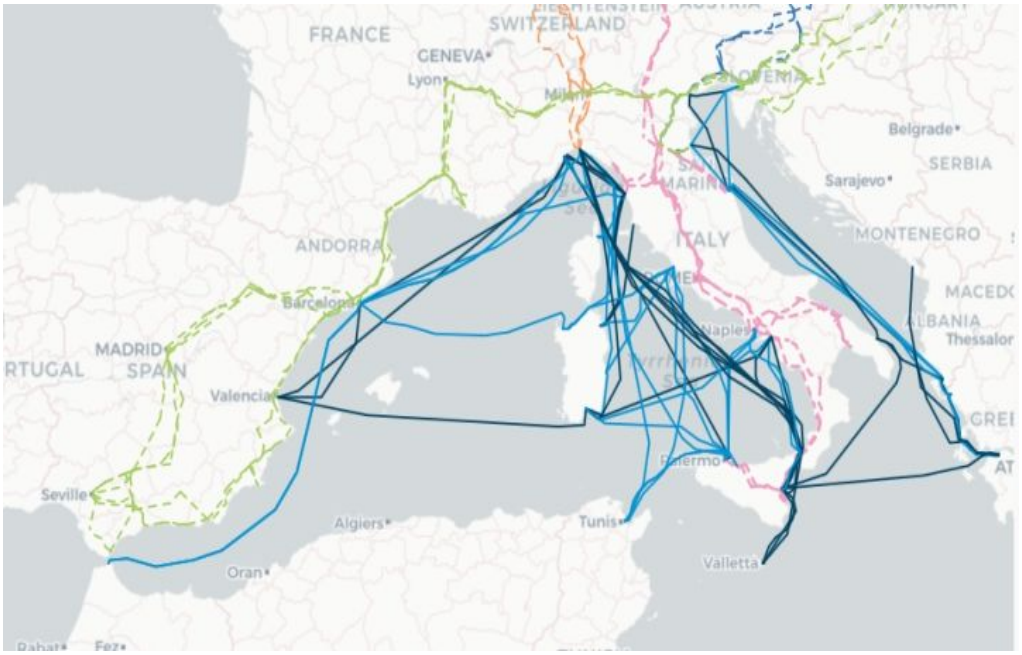


Qui, il ruolo delle "infostrutture digitali" accoppiate ad un uso intelligente delle infrastrutture esistenti (ed una accelerata alla cosiddetta "cura del ferro") può aiutare nel market share, sia nei confronti del northern range che del southern[6].

6 *Da considerare, quale argomento di primo livello il tema della prevenzione e intelligence attraverso l'utilizzo e l'implementazione di sistemi ICT dialoganti tra di loro. Vista la grande mole di traffico di persone e merci che i porti italiani si trovano a gestire, relativamente al segmento RoRoPax e soprattutto nei periodi di picco, bisognerebbe favorire uno scambio di informazioni tra i porti del Mediterraneo, testando ad esempio sistemi di pre-clearing. Ne gioverebbe il processo di decongestione dei porti, si avrebbe una maggiore fluidità nei traffici, e in ultimo si avrebbe un impatto positivo sulla messa in sicurezza dei porti e una misura in tema di prevenzione anti terrorismo.*

Sui rotabili, l'Italia sembra avere un vantaggio competitivo con tendenze alla crescita. Le rotte mediterranee dei Ro Ro e Ro Pax scalano per la maggior parte nel nostro paese, consolidando di fatto le lacune dei corridoi Ten-T, ciò vale:

- per il corridoio West-East, Barcellona-Italia long bridge-Balcani;
- per il doppio corridoio Adriatico, vero asso nella manica del nostro paese, che ci collega con la Grecia (Trieste-Venezia-Ancona-Bari-Brindisi hanno tutti un collegamento storico con Igoumenitsa-Patrasso) e la Turchia (Trieste "porto turco" in Europa) e di rimando verso i paesi del medio vicino oriente;
- per i collegamenti Tirrenici con i paesi nord africani;
- senza dimenticare il cabotaggio che coinvolge anche la continuità territoriale, inglobando di fatto nella sfera di influenza italiana anche Malta, la Corsica e l'Albania (storica la linea Bari-Durazzo).



(fonte http://www.mit.gov.it)

L'incipit dello studio richiama questo cambio di paradigma approfondito negli scritti di Parag Khanna, ovvero che non basta più essere un naturale approdo nel Mediterraneo sfruttando il positioning (la geografia come destino), occorre tuttavia uno sforzo geo strategico che faccia da leva connettiva (la connettività come destino).

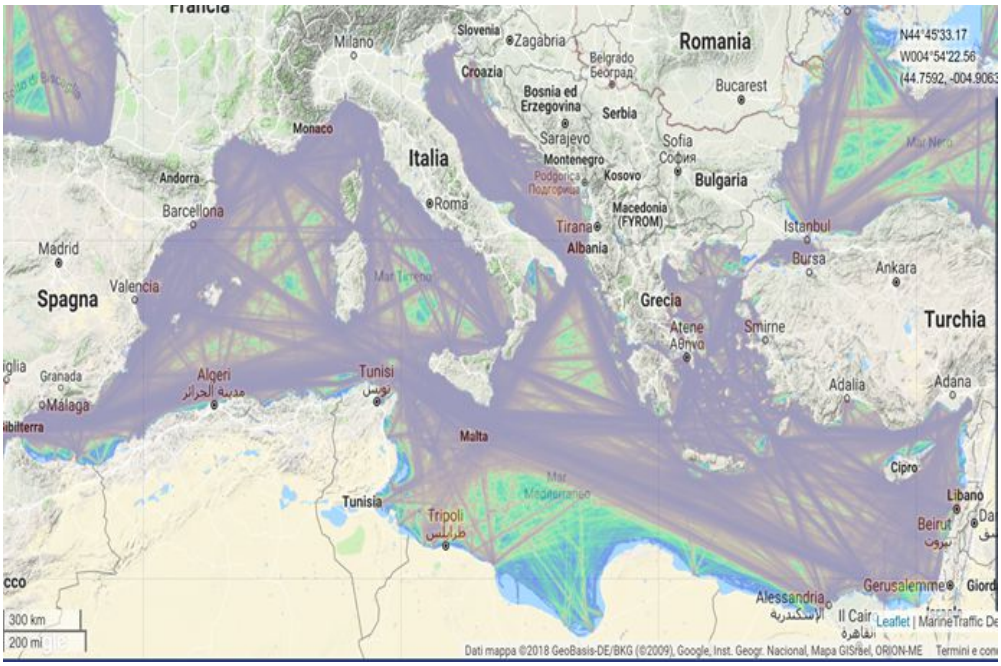
La ricaduta indiretta di questa politica di sistema si riverbera nel lungo periodo, attraverso l'integrazione del continente africano e del sub continente medio orientale all'economia europea, in maniera win-win. Questa direttrice di politica estera, del resto, non è una novità assoluta; l'Europa ha già sperimentato il modello con i paesi dell'Europa Orientale e i Balcani attraverso l'integrazione dei sistemi economici (e quelli politici), come dimostrano gli investimenti finanziari (oltre 300 MLD €) messi a

disposizione per il completamento delle reti infrastrutturali, per il miglioramento delle condizioni di vita e di alfabetizzazione, per lo stabilimento di asset digitali.

A livello culturale, la ripresa del processo di Barcellona, ovvero la costituzione di un grande mercato Mediterraneo, è una ripresa di quello che storicamente il mare chiuso ha rappresentato. Per l'Italia si tratta di farsi portavoce di una continuazione di questo dialogo. Tra l'altro, il volume dell'interscambio UE-Africa è il più grande tra le tre coppie: Asia-Africa e Usa-Africa, sebbene l'Asia ci stia raggiungendo.

4. Traffici marittimi

Analisi dei traffici e dei movimenti portuali di merci nel bacino del Mediterraneo e del Mar Nero



(Density Map, fonte Marine Traffic)

Il capitolo è inteso ad approfondire il ruolo del nostro Paese nell'ambito dei trasporti marittimi via mare che hanno luogo nel bacino del Mediterraneo e del Mar Nero. L'approfondimento prende avvio con l'analisi dei transiti del Canale di Suez sulla base dei dati presenti sul sito della Suez Canal Authority. Prosegue concentrandosi sui movimenti di contenitori (in TEU) per Paese cui si aggiungono dati, in serie storica 2006-2017, in 66 porti del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero.

Si conclude con un approfondimento dei trasporti marittimi e degli scambi per via marittima che intercorrono tra il nostro Paese e quelli che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e del Mar Nero.

4.1 Il Canale di Suez

4.1.1. Le navi

Realizzato nel 1871, il canale misurava 164 km di lunghezza, 8 m di profondità, 53 m di larghezza e consentiva il transito di navi con pescaggio massimo di 6,7 m. Nel 2015 è stato completato il raddoppio di alcuni tratti del canale e oggi esso misura 193,30 km di lunghezza, 24 m di profondità e 205/225 metri di larghezza, e consente il transito di navi con pescaggio massimo di 20,12 m. Il tempo di percorrenza è di circa 15h. Nel 2014, prima dell'allargamento, transitavano in media giornaliera 46,98 navi e una stazza netta di 2.637.534. Nel 2017 la media giornaliera è cresciuta a 48,08 navi e una stazza netta di 2.853.625 (Tavola 1).

Tavola 1 – Numero e stazza netta delle navi in transito

Anno	n. navi	Var. % rispetto anno precedente	Stazza netta (x1.000.000 ton)	Var. % rispetto anno precedente
2001	13.986	-	456,6	-
2002	13.447	-3,9%	444,8	-2,6%
2003	15.667	16,5%	549,4	23,5%
2004	16.850	7,6%	621,2	13,1%
2005	18.193	8,0%	671,8	8,1%
2006	18.664	2,6%	742,7	10,6%
2007	20.384	9,2%	848,2	14,2%
2008	21.415	5,1%	910,1	7,3%
2009	17.228	-19,6%	734,5	-19,3%
2010	17.993	4,4%	846,4	15,2%
2011	17.799	-1,1%	928,9	9,7%
2012	17.224	-3,2%	928,5	0,0%
2013	16.596	-3,6%	915,5	-1,4%
2014	17.148	3,3%	962,7	5,2%
2015	17.483	2,0%	998,7	3,7%
2016	16.833	-3,7%	974,2	-2,5%
2017	17.550	4,3%	1.041,6	6,9%

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati Suez Canal Authority

Delle 17.550 navi transitate nel 2017, 1.932 sono transitate in zavorra (11%), delle restanti 15.618 (89%), con del carico a bordo, 8.419 (53,9%) sono transitate in direzione nord-sud e 7.199 (46,1%) in direzione sud-nord. Per tipologia di nave con del carico a bordo, quelle più numerose, 5.511 (35,2 %), sono state quelle container, di cui 2.883 (52,3%) in transito nord-sud e 2.628 (47,7%) in direzione sud-nord.

Con riferimento alla stazza netta relativa ai transiti di quest'ultima tipologia di navi, con carico a bordo, è interessante rilevare che il 2017 ha registrato un totale di 586.900.000 tonnellate (60,9%), di cui 300.545.000 (51,2%) in direzione nord-sud, e 286.355.000 (48,8%) in direzione sud-nord. Dopo le navi contenitori, sempre con riferimento alle navi con carico a bordo, risultano più numerose le petroliere (3.811 navi pari al 24,4%) e le rinfusiere (2.743 navi pari al 17,6%). A seguire le altre tipologie di navi.

Ai fini dell'analisi rileviamo che le navi Ro-Ro, con carico a bordo, rappresentano il 2,3% (352 navi), mentre le car-carrier, sempre con carico a bordo, costituiscono il 5,6% (878 navi). A seguire le Tavole da 2 a 5 contenenti le informazioni di dettaglio.

Tavola 2 – Tipo di nave per direzione di transito nord-sud

(numero)

Navi	Cariche	In zavorra	Totale
Petroliere	1.822	233	2.055
Gasiere	104	160	264
Rinfusiere	1.909	9	1.918
General cargo	759	58	817
Contenitori	2.883	35	2.918
Ro-Ro	180	7	187
Car Carrier	413	7	420
Passeggeri	27	6	33
Altre	322	38	360
Totale	**8.419**	**553**	**8.972**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Tavola 3 – Tipo di nave e stazza netta per direzione di transito nord-sud

(x 1.000 ton.)

Navi	Cariche	In zavorra	Totale
Petroliere	71.334	7.779	79.113
Gasiere	10.491	17.407	27.898
Rinfusiere	69.521	115	69.636
General cargo	7.586	718	8.304
Contenitori	300.545	1.154	301.699
Ro-Ro	4.353	86	4.439
Car Carrier	25.866	393	26.259
Passeggeri	1.377	390	1.767
Altre	2.549	819	3.368
Totale	**493.622**	**28.861**	**522.483**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Tavola 4 – Tipo di nave per direzione di transito sud-nord

(numero)

Navi	Cariche	In zavorra	Totale
Petroliere	1.989	493	2.482
Gasiere	232	71	303
Rinfusiere	834	536	1.370
General cargo	501	224	725
Contenitori	2.628	22	2.650
Ro-Ro	172	11	183
Car Carrier	465	0	465
Passeggeri	42	7	49
Altre	336	15	351
Totale	**7.199**	**1.379**	**8.578**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Tavola 5 – Tipo di nave e stazza netta per direzione di transito sud-nord
(x 1.000 ton.)

Navi	Cariche	In zavorra	Totale
Petroliere	88.337	20.674	109.011
Gasiere	24.932	7.120	32.052
Rinfusiere	25.792	18.404	44.196
General cargo	6.412	1.371	7.783
Contenitori	286.355	756	287.111
Ro-Ro	4.379	98	4.477
Car Carrier	29.429	0	29.429
Passeggeri	2.139	110	2.249
Altre	2.613	169	2.782
Totale	**470.388**	**48.702**	**519.090**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Nella tavola, alla pagina seguente (Tavola 6), infine, riporta la stazza netta media delle navi contenitori che sono transitate nel canale tra il 2011 e il 2017. Assumendo che la stazza netta indicata dalla Suez Canal Authority sia la "stazza netta Suez", e non la stazza netta internazionale, il periodo considerato ha mediamente registrato una crescita continua della portata di queste navi dai 6.500/7.000 TEU nel 2011 ai 10.700/11.000 TEU nel 2017. Ciò a testimonianza della corsa al gigantismo navale per questa tipologia di navi. Tema questo che meriterebbe forse attenzione a livello politico sull'opportunità di un continuo adeguamento, non solo delle infrastrutture portuali, ma anche di quelle terrestri.

Tavola 6 – Navi contenitori

Anno	Numero	Stazza Netta	Stazza Netta (media)
2011	7.124	516.778.000	72.540
2012	6.279	505.525.000	80.510
2013	5.950	506.323.000	85.096
2014	6.062	534.821.000	88.225
2015	5.894	554.335.000	94.051
2016	5.341	550.472.000	103.065
2017	5.511	586.900.000	106.496

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

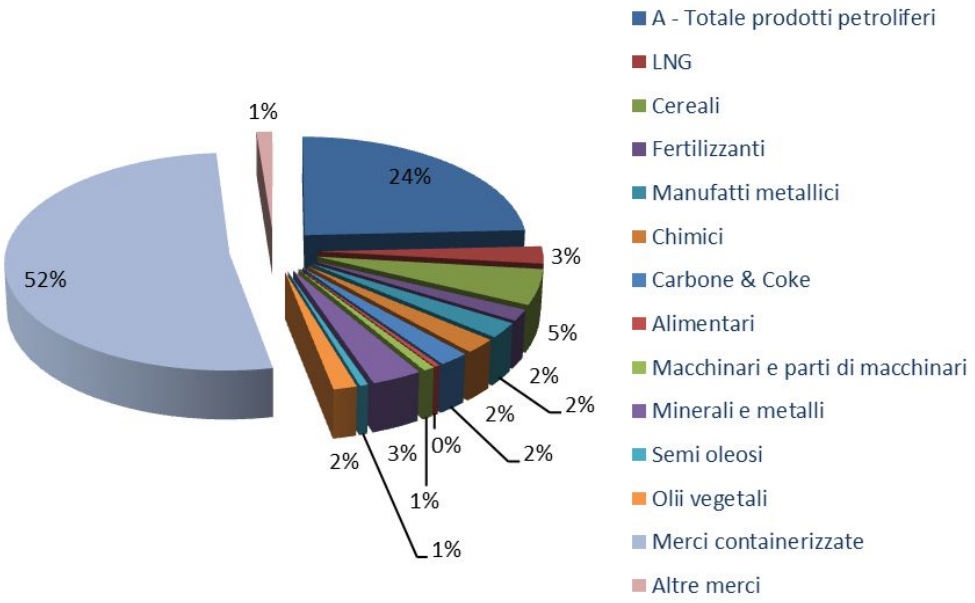
4.1.2. Le merci

Tipologie di merci: nel complesso dei transiti il 2017 è stato l'anno record per quantità di merci imbarcate con 908,56 milioni di tonnellate (+ 10,9% rispetto al 2016), l'aumento rispetto al 2016 è stato registrato sia per le merci transitate in direzione nord-sud (+ 19,3%), sia, seppur in misura più contenuta, per quelle transitate in direzione opposta (+ 2,9%).

Le merci containerizzate e i prodotti petroliferi costituiscono il 76,1% del totale, queste categorie hanno registrato un incremento, rispetto al 2016, rispettivamente del +7,1% e del +17,7%. In particolare il petrolio greggio ha registrato una crescita del +16,1%.
La terza tipologia di merce trasportata nel canale di Suez sono i cereali e anch'essi hanno stabilito un nuovo picco storico, con un aumento del +2,5% sul 2016. Da segnalare i prodotti alimentari (circa lo 0,4% del totale merci transitate) che sono più che raddoppiati (+142,6%) rispetto al 2016.

Il Grafico 1, nella pagina seguente, illustra le percentuali delle merci transitate in entrambe le direzioni nel corso del 2017 (Fonte: Suez Canal Authority). Interessante rilevare l'andamento delle tipologie di merce citate in relazione alla direzione di transito.

Grafico 1 – Merci in transito in entrambe le direzioni



Direzione nord-sud: rispetto al 2016, i prodotti petroliferi (21% del totale transiti nord-sud) hanno segnato un incremento significativo del +42,3% (all'interno di questa categoria il petrolio greggio ha registrato un +67,9% che, insieme ai carburanti e alle benzine, ha di fatto trascinato l'incremento dell'intera categoria); le merci containerizzate (49,6 % del totale transiti

nord-sud) hanno invece segnato +12,9%. I cereali un incremento del +1,6%. I prodotti alimentari un aumento del +166%.

Direzione sud-nord: rispetto al 2016, i prodotti petroliferi (27,3% del totale transiti sud-nord) hanno segnato un aumento del +2,3% (all'interno di questa categoria il petrolio greggio ha registrato un +1,6%); le merci containerizzate (54,3% del totale transiti sud-nord) hanno invece segnato +1,9%. I cereali sono passati dai 103.000 tonnellate del 2016 alle 519.000 tonnellate del 2017 (+403,8%). I prodotti alimentari sono passati dalle 269.000 tonnellate del 2016 alle 390.000 tonnellate del 2017 (+45%).

La Tavola 7 illustra il complesso delle merci transitate per direzione di transito e confronto rispetto al 2016.

Tavola 7 – Tonnellate di merci per direzione di transito e variazioni % 2016-2017 *(x 1.000 ton.)*

Merci	Nord-Sud			Sud-Nord			Totale		
	2016	2017	Var.%	2016	2017	Var. %	2016	2017	Var.%
Petrolio greggio	19.950	33.499	67,9%	71.516	72.681	1,6%	91.466	106.180	16,1%
Benzine	6.845	10.420	52,2%	17.664	18.347	3,9%	24.509	28.767	17,4%
Gasoli	1.273	2.918	129,2%	20.868	21.669	3,8%	22.141	24.587	11,0%
Carburanti	20.059	29.122	45,2%	620	1.026	65,5%	20.679	30.148	45,8%
Nafta	9.232	10.937	18,5%	520	94	-81,9%	9.752	11.031	13,1%
GPL	2.098	3.141	49,7%	247	271	9,7%	2.345	3.412	45,5%
Altri prodotti petroliferi	12.738	12.663	-0,6%	3.418	3.394	-0,7%	16.156	16.057	-0,6%
A - Totale prodotti petroliferi	72.195	102.700	42,3%	114.853	117.482	2,3%	187.048	220.182	17,7%
LNG	7.053	6.883	-2,4%	17.338	16.553	-4,5%	24.391	23.436	-3,9%
Cereali	46.696	47.440	1,6%	103	519	403,9%	46.799	47.959	2,5%
Fertilizzanti	6.532	11.525	76,4%	2.660	3.758	41,3%	9.192	15.283	66,3%
Manufatti metallici	8.018	6.741	-15,9%	16.391	14.202	-13,4%	24.409	20.943	-14,2%
Chimici	8.015	7.327	-8,6%	10.746	12.386	15,3%	18.761	19.713	5,1%
Carbone & Coke	1.798	9.747	442,1%	7.376	8.703	18,0%	9.174	18.450	101,1%
Alimentari	1.122	2.985	166,0%	269	390	45,0%	1.391	3.375	142,6%
Macchinari e parti di macchinari	3.244	3.266	0,7%	3.472	3.556	2,4%	6.716	6.822	1,6%
Minerali e metalli	26.225	29.113	11,0%	326	1.243	281,3%	26.551	30.356	14,3%
Semi oleosi	2.179	3.739	71,6%	405	1.422	251,1%	2.584	5.161	99,7%
Olii vegetali	3.088	3.878	25,6%	9.900	10.421	5,3%	12.988	14.299	10,1%
Merci containerizzate	210.281	237.359	12,9%	229.748	234.002	1,9%	440.029	471.361	7,1%
Altre merci	4.197	5.242	24,9%	4.924	5.986	21,6%	9.121	11.228	23,1%
B - Totale altre merci	328.448	375.245	14,2%	303.658	313.141	3,1%	632.106	688.386	8,9%
Totale (A+B)	**400.643**	**477.945**	**19,3%**	**418.511**	**430.623**	**2,9%**	**819.154**	**908.568**	**10,9%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Aree e Paesi di origine e destinazione

I dati prodotti dalla Suez Canal Authority consentono prime valutazioni sugli scambi per via marittima. Prima di addentrarsi sull'argomento è però necessario indicare quella che si ritiene essere la chiave di lettura dei dati. Si è dell'avviso, infatti, che questi siano stati elaborati in base all'origine/destinazione delle merci prima e dopo l'attraversamento del canale per la determinazione delle regioni di origine e destinazione delle merci.

Quanto sopra premesso si evidenzia che nel 2017 dai porti dei Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo è partito 40,7% delle merci in transito nel canale in direzione nord-sud. Considerando anche le merci partite dai porti del Mar Nero, tale percentuale supera il 58%. Complessivamente, nel periodo 2011-2017, le merci dai porti dei Paesi che si affacciano sui bacini del Mediterraneo e del Mar Nero transitate nel canale in direzione nord-sud hanno registrato un aumento del 34%.

Quale mera informazione si rileva che le merci partite dai porti dell'Europa settentrionale e occidentale, in transito nel canale in direzione nord-sud, hanno costituito il 21,6% di tali transiti e, nel periodo 2011-2017, hanno registrato un incremento del 20,8% (Tavola 8).

Tavola 8 – Merci in transito in direzione nord-sud per regioni di origine
(x 1.000 ton.)

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Mediterraneo Orientale e Sud Orientale	53.049	58.323	63.631	61.597	61.147	58.483	74.397	15,6%	40,2%
Mediterraneo Settentrionale	59.006	73.538	81.630	78.666	83.918	80.363	76.839	16,1%	30,2%
Mediterraneo Occidentale e Sud-Occidentale	42.807	48.214	42.242	42.496	43.213	40.529	43.499	9,1%	1,6%
Mediterraneo	**154.862**	**180.075**	**187.503**	**182.759**	**188.278**	**179.375**	**194.735**	**40,7%**	**25,7%**
Mar Nero	53.446	64.143	64.976	78.399	80.927	69.633	84.949	17,8%	58,9%
Mediterraneo + Mar Nero	**208.308**	**244.218**	**252.479**	**261.158**	**269.205**	**249.008**	**279.684**	**58,5%**	**34,3%**
Mar Baltico	4.599	7.552	5.935	10.954	6.697	10.855	14.802	3,1%	221,9%
Europa Settentrionale e Occidentale	85.487	98.572	97.031	103.575	102.570	97.041	103.277	21,6%	20,8%
Mar Baltico + Europa Settentrionale e Occidentale	**90.086**	**106.124**	**102.966**	**114.529**	**109.267**	**107.896**	**118.079**	**24,7%**	**31,1%**
America	**25.333**	**25.223**	**21.734**	**27.977**	**28.422**	**27.212**	**54.737**	**11,5%**	**116,1%**
Altre	**10.884**	**10.805**	**10.723**	**12.383**	**10.318**	**16.527**	**25.443**	**5,3%**	**133,8%**
Totale	**334.611**	**386.370**	**387.902**	**416.047**	**417.212**	**400.643**	**477.943**	**100,0%**	**42,8%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

La Tavola 9, alla pagina seguente, mostra le aree di destinazione delle merci transitate nel canale in direzione nord-sud. I porti dell'Asia sud-orientale e del Mar Rosso hanno accolto quasi il 50% di queste merci. I porti dell'Estremo Oriente e dell'Asia meridionale insieme quasi il 28%. Da segnalare l'incremento del 27% registrato nel periodo 2011-2017 dai porti dell'Asia sud-orientale, del 256% da quelli dell'Africa orientale e dal Golfo di Aden e del 130,7% da quelli dell'Asia meridionale.

I porti della regione dell'Asia sud-orientale, sempre nel 2017, risultano essere stati quelli dai quali è partita la quota più rilevante delle merci che hanno transitato in direzione sud-nord (35,6% dei transiti) con un incremento di queste merci del 23,1% nel periodo 2011-2017.

Tavola 9 – Merci in transito in direzione nord-sud per regioni di destinazione *(x 1.000 ton.)*

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Asia Sud-Orientale	101.498	107.082	106.063	117.384	114.235	103.864	128.870	27,0%	27,0%
Mar Rosso	103.872	115.384	109.340	102.292	107.251	105.816	106.456	22,3%	2,5%
Golfo Arabico	58.338	64.542	66.667	83.749	87.385	84.905	101.212	21,2%	73,5%
Estremo Oriente	39.498	57.443	60.332	64.102	66.724	54.950	68.392	14,3%	73,2%
Asia Meridionale	27.570	36.564	38.717	42.404	35.984	45.513	63.607	13,3%	130,7%
Africa Orientale e Golfo di Aden	2.433	2.240	4.522	4.361	4.168	5.316	8.677	1,8%	256,6%
Australia	1.338	3.115	2.261	1.756	1.447	243	592	0,1%	-55,8%
Altre	64	0	0	0	19	36	139	0,0%	117,2%
Totale	**334.611**	**386.370**	**387.902**	**416.048**	**417.213**	**400.643**	**477.945**	**100,0%**	**42,8%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Tralasciando le merci partite dal Golfo arabico, che si ritiene siano costituite per lo più da prodotti petroliferi, segnaliamo il quantitativo di merci partito dalla regione dell'Asia meridionale (12,4% dei transiti con un incremento nel periodo 2011-2017 del 34,7%). Si fa notare, però, la rilevanza della lettura combinata dei dati relativi all'Estremo oriente, in diminuzione del 57,5% nel periodo 2011-2017, con quelli relativi all'Asia meridionale e all'Africa orientale e Golfo di Aden.

Questi ultimi, seppur ridotti, hanno registrato nel periodo 2011-2017 un imponente incremento del 414%, passando dalle 176.000 tonnellate del 2011 alle oltre 905.000 tonnellate del 2017 (Tavola 10). Tali fenomeni sono rilevanti e indicano chiaramente la direttrice marittima della Via della Seta. Quest'ultima, pertanto, non sembra essere una sola rete infrastrutturale posizionata strategicamente nello scacchiere mondiale.

Tavola 10 – Merci in transito in direzione sud-nord per regioni di origine *(x 1.000 ton.)*

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Asia Sud-Orientale	124.628	121.177	135.797	161.233	167.096	156.976	153.429	35,6%	23,1%
Golfo Arabico	100.785	105.291	115.134	137.199	134.189	147.020	149.968	34,8%	48,8%
Asia Meridionale	39.483	37.201	37.183	38.714	42.356	47.559	53.197	12,4%	34,7%
Mar Rosso	55.854	59.075	59.490	52.473	49.591	53.127	52.982	12,3%	-5,1%
Estremo Oriente	35.245	28.598	16.752	12.537	8.762	9.799	14.995	3,5%	-57,5%
Australia	964	2.015	1.281	1.844	2.739	3.077	4.792	1,1%	397,1%
Africa Orientale e Golfo di Aden	176	132	924	2.067	574	285	905	0,2%	414,2%
Altre	56	52	0	204	396	668	354	0,1%	532,1%
Totale	**357.191**	**353.541**	**366.561**	**406.271**	**405.703**	**418.511**	**430.622**	**100,0%**	**20,6%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

I quantitativi di merci provenienti dalle regioni a sud del canale che entrano in Mediterraneo trovano la loro destinazione nei porti delle regioni indicate a Tavola 9. Anche in questo caso i porti del bacino del Mediterraneo accolgono il 57% di queste merci (nel 2017) registrando un incremento del 33,6% nel periodo 2011-2017.

Sommando al Mediterraneo il Mar Nero rileviamo che i porti di queste regioni accolgono il 57,7% delle merci che transitano il canale verso nord, anche se il Mar Nero nel periodo 2011-2017 ha subito una flessione del 24,7%. I porti dell'Europa settentrionale e occidentale, per informazione,

hanno accolto nel 2017 il 29,7% delle merci transitate nel canale in direzione sud-nord con un incremento del 2,8% nel periodo 20011-2017 (Tavola 11).

Tavola 11 – Merci in transito in direzione sud-nord per regioni di destinazione *(x 1.000 ton.)*

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Mediterraneo Orientale e Sud Orientale	73.187	70.264	85.376	103.498	107.354	109.564	111.649	25,9%	52,6%
Mediterraneo Settentrionale	72.021	74.378	73.604	78.056	76.034	80.146	96.403	22,4%	33,9%
Mediterraneo Occidentale e Sud-Occidentale	38.395	38.549	37.796	47.261	45.633	40.426	37.263	8,7%	-2,9%
Mediterraneo	**183.603**	**183.191**	**196.776**	**228.815**	**229.021**	**230.136**	**245.315**	**57,0%**	**33,6%**
Mar Nero	4.453	5.016	4.801	3.639	5.042	3.974	3.353	0,8%	-24,7%
Mediterraneo+Mar Nero	**188.056**	**188.207**	**201.577**	**232.454**	**234.063**	**234.110**	**248.668**	**57,7%**	**32,2%**
Mar Baltico	828	1.147	985	487	430	1.106	1.749	0,4%	111,2%
Europa Settentrionale e Occidentale	124.602	123.518	121.035	122.697	118.516	128.226	128.070	29,7%	2,8%
Mar Baltico + Europa Settentrionale e Occidentale	**125.430**	**124.665**	**122.020**	**123.184**	**118.946**	**129.332**	**129.819**	**30,1%**	**3,5%**
America	**29.282**	**30.424**	**32.261**	**39.430**	**43.338**	**38.831**	**30.142**	**7,0%**	**2,9%**
Altre	**14.423**	**10.245**	**10.703**	**11.205**	**9.352**	**16.238**	**21.992**	**5,1%**	**52,5%**
Totale	**357.191**	**353.541**	**366.561**	**406.273**	**405.699**	**418.511**	**430.621**	**100,0%**	**20,6%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Il quadro dei traffici transitati per il canale di Suez nel periodo 2011-2017, in entrambe le direzioni di transito, mostra che tra le regioni a sud del Canale dell'Asia meridionale, sud-orientale e Africa orientale e Golfo di Aden sono quelle più attive, mentre i bacini del Mediterraneo e del Mar Nero, a nord del canale, sono quelli più significativi in termini quantitativi, ma anche in termini di incremento percentuale a fronte della maggior produzione/consumo conseguente al superamento della crisi economica.

Dai dati pubblicati dalla Suez Canal Authority è stato possibile elaborare una sintesi dei Paesi che maggiormente utilizzano il canale per le loro esportazioni/importazioni (Tavola 12 per i Paesi a nord del Canale e Tavola 13 per quelli a sud).

Tavola 12 – Merci in transito in entrambe le direzioni per Paesi a nord del canale *(x 1.000 ton.)*

Paese	2016	2017	Var.% 2016-2017
Paesi Bassi	84.564	97.112	14,8%
Egitto	76.157	87.997	15,5%
Grecia	53.875	68.610	27,4%
Stati Uniti	55.914	64.758	15,8%
Spagna	67.895	63.270	-6,8%
Turchia	57.986	62.400	7,6%
Italia	59.211	59.727	0,9%
Regno Unito	54.564	47.715	-12,6%
Altre	308.990	356.980	15,5%
Totale	**819.156**	**908.569**	

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Il totale delle merci in arrivo e partenza dai nostri porti è rimasto sostanzialmente invariato con un leggero incremento (+0,9%) nel periodo 2016-2017 a differenza degli altri Paesi considerati che si affacciano sul bacino del Mediterraneo (Egitto e Grecia). Al contrario, la Spagna nel medesimo periodo ha segnato una diminuzione pari al -6,8%. Da segnalare l'incremento del 14,8% registrato dai Paesi Bassi.

Per quanto concerne i Paesi a sud del Canale, oltre all'Arabia Saudita e agli Emirati Arabi, i maggiori quantitativi di merci hanno origine/destinazione in Paesi del sud-est asiatico (Singapore, Malesia e India). La Cina figura al 5° posto. Per quanto riguarda gli incrementi percentuali delle merci di questi Paesi in transito nel canale nel periodo 2016-2017 da segnalare il +16% di Singapore, il +34% dell'India e il +27% della Cina.

Tavola 13 – Merci in transito in entrambe le direzioni per Paesi a sud del canale *(x 1.000 ton.)*

Paese	2016	2017	Var.% 2016-2017
Arabia Saudita	177.226	190.968	7,8%
Singapore	152.000	176.366	16,0%
Malesia	88.442	83.416	-5,7%
India	51.294	69.176	34,9%
Cina	46.917	59.751	27,4%
Emirati Arabi Uniti	41.170	45.261	9,9%
Iran	28.405	40.233	41,6%
Sri Lanka	34.550	36.596	5,9%
Oman	31.802	35.381	11,3%
Iraq	32.136	26.180	-18,5%
Altre	135.215	145.241	7,4%
Totale	**819.156**	**908.569**	

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Per quanto riguarda l'Italia, Tavola 14 mostra le principali tipologie merceologiche in arrivo/partenza dai porti italiani che transitano per il canale con l'esclusione delle merci in contenitore. Queste ultime sono ricomprese nella voce "Altre merci". Seppur indicativi e con delle lacune, i dati riportati in tavola 14 registrano un significativo incremento delle importazioni di prodotti petroliferi (+54%) e di prodotti metallici (+69,1%) del nostro Paese.

Tavola 14 – Principali tipologie di merci da/per l'Italia
(x 1.000 ton.)

Merce	2016			2017			Var.% 2016-2017		
	Transito Nord/Sud	Transito Sud /Nord	Totale	Transito Nord/Sud	Transito Sud /Nord	Totale	Transito Nord/Sud	Transito Sud /Nord	Totale
Prodotti Petroliferi	3.376	8.369	11.745	4.408	13.694	18.102	30,6%	63,6%	54,1%
LNG		4.047	4.047		4.981	4.981		23,1%	23,1%
Fertilizzanti		137	137		55	55		-59,9%	-59,9%
Manufatti metallici		1.763	1.763		2.981	2.981		69,1%	69,1%
Chimici		771	771	358	693	1.051		-10,1%	36,3%
Carbone &Coke		1.085	1.085		912	912		-15,9%	-15,9%
Olii vegetali		1.810	1.810		1.727	1.727		-4,6%	-4,6%
Minerali e metalli	99		99						
Altre			37.754			29.918			-20,8%
Totale			**59.211**			**59.727**			**0,9%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

L'analisi dei transiti nel canale di Suez si conclude con Tavola 15 dove si riporta una elaborazione di Assoporti per quanto concerne i flussi di transito di contenitori espressi in TEU. Si rileva la crescita pressoché continua dei volumi dal 2011 in poi. L'ultimo anno ha registrato una crescita stimata del +7,1%.

Tavola 15 – Contenitori in TEU per direzione di transito
(numero)

Anno	TEU Transito Nord/Sud	TEU Transito Sud/Nord	Totale TEU
2011	18.874.221	19.767.685	38.641.906
2012	19.045.440	18.671.830	37.717.270
2013	19.027.988	19.134.284	38.162.272
2014	20.630.540	21.559.641	42.190.181
2015	20.153.968	21.057.582	41.211.550
2016	19.913.016	21.756.485	41.669.501
2017	22.259.309	22.377.244	44.636.553

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Suez Canal Authority

Con Tavola 15 si quantifica il flusso dei contenitori che entrano/escono dal Mediterraneo che, in definitiva, rappresentano quota parte del mercato potenziale di questo tipo di traffico. Per quantificare i flussi complessivi agli oltre 44 milioni di TEU che sono transitati per il canale vanno aggiunti quelli

con origine/destinazione (e trasbordati) nei Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e del Mar Nero, nonché quelli con origine/destinazione (e trasbordati) in Paesi dell'Africa occidentale e dell'America. L'argomento è oggetto di specifica trattazione nel prosieguo del lavoro.

4.2 Traffici marittimi e movimenti di contenitori

Per avviare l'analisi di questo tipo si premette che i dati presentati sono in alcuni casi stimati e/o elaborati da Assoporti sulla base di informazioni frutto di ricerche mirate su siti internet e articoli vari di settore. Si evidenzia che il totale dei dati per Paese differisce da quello per porto per la mancanza di alcuni porti (Spalato e Heraklion tanto per citarne un paio), sia perché per la Turchia, soprattutto con riferimento ai numerosi terminal sorti nel Mar di Marmara, alcuni dati non fanno capo ad un specifico porto.

Ciò premesso, la Tavola 16 riporta il totale movimento di contenitori in TEU nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e sul Mar Nero. Il totale dei movimenti ammonta a circa 63 milioni di TEU di cui, si stima, 44 milioni transitano in entrambe le direzioni dal canale di Suez (Tavola 15).

Tavola 16 – Movimento di contenitori (sbarchi-imbarchi e transiti) per Paesi Mediterraneo e Mar Nero *(numero)*

N.

PORTO	TEUs 2007 numero	TEUs 2016 numero	TEUs 2017 numero	TEUs Variazione 2007/2017 %	TEUs Variazione 2016/2017 %
Spagna (Med)	10.185.334	12.547.016	12.979.393	27,4%	3,4%
Francia (Med)	1.002.879	1.251.744	1.362.204	35,8%	8,8%
Italia	10.609.108	10.573.416	10.651.399	0,4%	0,7%
Slovenia	305.648	844.776	911.528	198,2%	7,9%
Croazia	174.409	235.313	274.098	57,2%	16,5%
Albania	33.127	118.000	108.000	226,0%	-8,5%
Grecia	1.815.776	4.080.921	4.519.689	148,9%	10,8%
Malta	1.901.180	3.084.000	3.150.000	65,7%	2,1%
Turchia (Mar Egeo)	1.368.290	1.248.373	1.433.831	4,8%	14,9%
Turchia (Mar di Marmara)	5.911.741	5.561.430	6.387.636	8,0%	14,9%
Turchia (Med)	2.040.093	1.958.814	2.249.815	10,3%	14,9%
Libano	948.000	1.147.219	1.305.038	37,7%	13,8%
Cipro	377.037	308.000	345.000	-8,5%	12,0%
Israele	1.978.700	2.708.000	2.868.000	44,9%	5,9%
Egitto (Med)	4.627.001	5.479.911	5.731.226	23,9%	4,6%
Tunisia	420.501	489.670	477.594	13,6%	-2,5%
Algeria	200.050	1.243.300	1.800.000	799,8%	44,8%
Marocco (Med)	600.000	2.963.654	3.312.409	452,1%	11,8%
Turchia (Mar Nero)	64.908	70.911	81.446	25,5%	14,9%
Bulgaria	130.587	204.593	245.266	87,8%	19,9%
Romania	1.411.387	711.339	696.438	-50,7%	-2,1%
Ucraina	990.201	668.899	633.997	-36,0%	-5,2%
Russia (Mar Nero)	380.000	631.000	740.677	94,9%	17,4%
Georgia	184.792	307.510	357.250	93,3%	16,2%
	47.660.749	**58.437.809**	**62.621.934**	**31,4%**	**7,2%**

Elaborazione Assoporti su dati diversi

Nel dettaglio si fa notare che l'incremento stimato dei contenitori in transito nel canale di Suez nel 2017 rispetto all'anno precedente è pari al 7,1% in linea con il +7,2% indicato in tavola 16. Mentre in Tavola 17 si riporta una sintesi della serie storica 2006-2017 dei movimenti contenitori di 66 porti (la Tavola completa, data la dimensione, è riportata in allegato n.2).

La scelta di inserire la tavola che segue non è casuale. Si evidenzia, infatti, che i 19 porti selezionati sono quelli che nel 2017 hanno superato il milione di movimenti. Nel 2007 i porti con più di 1.000.000 di movimenti erano 12 e nel 2016 diciotto.

Tavola 17 – Movimento di contenitori (sbarchi-imbarchi e transiti) per porti Mediterraneo e Mar Nero *(numero)*

Paese	PORTO	TEUs 2007 numero	TEUs 2016 numero	TEUs 2017 numero	TEUs Variazione 2007/2017 %	TEUs Variazione 2016/2017 %
ES	Valencia	3.042.665	4.732.136	4.832.156	58,8%	2,1%
ES	Algeciras	3.420.533	4.761.444	4.380.849	28,1%	-8,0%
GR	Pireo	1.373.138	3.736.644	4.117.267	199,8%	10,2%
MA	Tanger-Med	600.000	2.963.654	3.312.409	452,1%	11,8%
M	Malta Freeport	1.901.180	3.084.000	3.150.000	65,7%	2,1%
TR	Ambarli	1.940.000	2.803.133	3.012.000	55,3%	7,5%
ES	Barcellona	2.610.100	2.236.961	3.006.872	15,2%	34,4%
ET	Port Said	2.755.805	3.036.000	3.000.000	8,9%	-1,2%
IT	Genova	1.855.026	2.297.917	2.622.187	41,4%	14,1%
IT	Gioia Tauro	3.445.337	2.797.070	2.448.570	-28,9%	-12,5%
ET	Alessandria-El Dekheila	977.011	1.633.600	1.600.000	63,8%	-2,1%
TR	Mersin	782.028	1.453.000	1.591.983	103,6%	9,6%
IL	Ashdod	808.700	1.443.000	1.525.000	88,6%	5,7%
IT	La Spezia	1.187.040	1.272.425	1.473.571	24,1%	15,8%
TR	Izmir	892.217	1.323.000	1.440.000	61,4%	8,8%
FR	Marsiglia-Fos	1.002.879	1.251.744	1.362.204	35,8%	8,8%
IL	Haifa	1.170.000	1.265.000	1.343.000	14,8%	6,2%
LIB	Beirut	948.000	1.147.219	1.305.038	37,7%	13,8%
ET	Damietta	894.185	810.311	1.131.226	26,5%	39,6%
	Totale primi 19 porti	**31.605.844**	**44.048.258**	**46.654.332**	**47,6%**	**5,9%**
	Altri	**10.480.705**	**9.885.856**	**10.058.857**	**-4,0%**	**1,7%**
TOTALE		**42.086.549**	**53.934.114**	**56.713.189**	**34,8%**	**5,2%**

Elaborazione Assoporti su dati diversi

Tra l'altro nel 2007 non vi erano porti con più di 4 milioni di movimenti mentre, nel 2017 sono stati 3, due in Spagna (Valencia e Algeciras) e uno in Grecia (Pireo). Nei primi 19 porti l'Italia è presente con i porti di Genova, Gioia Tauro e La Spezia. Per quanto riguarda la sponda sud del Mediterraneo oltre a Egitto e Marocco, si sta presentando quale ulteriore "competitor" anche l'Algeria che nel 2017 ha registrato un notevole incremento sia rispetto al 2007 che al 2016. Si tratta di numeri ancora relativamente limitati ma comunque importanti in prospettiva futura.

Il dettaglio dei movimenti per singolo porto denota che i porti del Mediterraneo, in cui è prevalente il transhipment, hanno registrato significativi incrementi nel periodo 2007-2017 con la sola eccezione del porto

di Gioia Tauro mentre, nel periodo 2016-2017, gli stessi hanno registrato andamenti alterni. Positivi Valencia, Pireo, Tanger-Med e Damietta su tutti.

Per una valutazione del fenomeno del transhipment è da rilevare il ruolo svolto dai diversi terminal presenti nel Mar di Marmara (Turchia) che nel periodo 2016-2017 hanno registrato un incremento pari al 14,9% assolvendo anche una funzione di trasbordo per i porti del Mar Nero e non solo. Per quanto concerne l'Italia il transhipment è in declino, ma questo sembra essere un fenomeno che riguarda principalmente il nostro Paese in quanto l'andamento positivo di altri porti del Mediterraneo prevalentemente dedicati al transhipment sembrano confermare il concetto di "hub & spoke" sebbene sia evidente una concentrazione dei traffici alla ricerca di economie di scala. Tra i primi 19 porti, Barcellona, Genova e La Spezia, quali porti prevalentemente di origine/destinazione finale, sono quelli che hanno registrato i maggiori incrementi nel periodo 2016/2017.

4.2.1. Il Mediterraneo e il Northern range

Il Mediterraneo e il Mar Nero hanno riconquistato la centralità nei traffici di contenitori conquistando il 4,1 % di share nel periodo 2007-2017 e il 0,4% nel corso del 2017 nei confronti dei porti del "Northern Range" (Tavola 18).

Tavola 18 – Quota di mercato Mediterraneo e Mar Nero rispetto al "Northern Range" *(numero TEU)*

	Porto	2007	2016	2017
NL	Rotterdam	10.790.604	12.385.168	13.734.334
BE	Anversa	8.175.952	10.037.318	10.450.898
DE	Amburgo	9.889.792	8.906.817	8.815.469
DE	Brema	4.912.177	5.488.999	5.513.802
FR	Le Havre	2.635.016	2.518.324	2.875.281
BE	Zebrugge	2.020.722	1.399.309	1.520.406
FR	Dunkerque	197.826	341.042	376.751
NL	Amsterdam	386.236	51.475	56.191
A	**Totale principali porti Northern Range**	**39.008.325**	**41.128.452**	**43.343.132**
B	**Paesi Mediterraneo Mar Nero**	**47.660.749**	**58.437.809**	**62.621.934**
	di cui Italia	*10.609.108*	*10.573.416*	*10.651.399*
	A+B	**86.669.074**	**99.566.261**	**105.965.066**
	% Paesi Mediterranei Mar Nero	**55,0%**	**58,7%**	**59,1%**
	di cui Italia	*12,2%*	*10,6%*	*10,1%*

Elaborazione Assoporti su dati diversi

La distribuzione dei movimenti portuali dimostra anche la funzione svolta dai porti del Mediterraneo e del Mar Nero rispetto alle aree geografiche su cui insistono mentre, quelli nord-europei evidenziano una concentrazione di traffici a servizio di un'area geografica che si estende a oriente fino agli Urali.

Comunque, si rileva che i dati relativi ai Paesi della sponda settentrionale del Mediterraneo e quelli UE sul Mar Nero assommano nel 2017 un movimento di quasi 45 milioni di TEU superiore a quello registrato dai porti del "Northern Range". Ciò a dimostrazione che porti del Mediterraneo e del Mar Nero contribuiscono all'economia Europea tanto quanto, se non di più, dei porti del "Northern Range", e per questo meriterebbero maggiore attenzione e considerazione nella definizione delle politiche di settore dell'Unione.

Da segnalare, purtroppo, che il contributo del nostro Paese al recupero di centralità del Mediterraneo è andato riducendosi passando dal 12,2% del 2007 al 10,1% del 2017. Tra i motivi di questa riduzione vi è la maggiore crescita di altri porti nonché, presumibilmente, una riduzione dei volumi da/per l'Italia in transito nel canale di Suez.

La situazione rende necessario favorire servizi di valore aggiunto alle merci in ambito portuale e/o in aree limitrofe e per una ripresa della centralità italiana nel settore del transhipment. Le Zes possono rappresentare la risposta a questa necessità per garantire la polifunzionalità degli scali.

4.3 Italia

Nell'affrontare il tema dei trasporti marittimi da/per l'Italia è necessario premettere che, per mancanza di informazioni più dettagliate, le elaborazioni condotte presuppongono che i dati relativi ai Paesi che si affacciano anche su mari non oggetto dell'indagine, quali Marocco, Egitto, Russia, Spagna e Francia siano considerati per intero quali "Mediterranei".

Appare utile rammentare, inoltre, che i dati Istat sul trasporto marittimo registrano la merce trasportata considerando il porto/Paese di arrivo/partenza in quanto oggetto di rilevazione è la nave.

Considerato quanto premesso, la Tavola 19 mostra la ripartizione in serie storica 2010-2016 delle merci in arrivo/partenza nei porti italiani per tipo di navigazione. Il cabotaggio costituisce il 41,1 % mentre, l'area Mediterranea e quella del Mar Nero rappresentano il 38,6% circa. Il restante 20,3% è costituito dal trasporto marittimo con il resto del mondo.

Tavola 19 – ISTAT – Trasporto marittimo Italia
(tonnellate)

Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cabotaggio	173.505.000	184.493.000	168.359.000	165.101.000	177.741.000	173.220.000	189.893.000
Paesi Med e Mar Nero	215.302.000	194.932.000	189.756.000	179.612.000	162.493.000	180.150.000	178.246.000
Altri Paesi Mondo	105.284.000	120.461.000	118.708.000	112.365.000	102.908.000	104.850.000	93.851.000
Totale	**494.091.000**	**499.886.000**	**476.823.000**	**457.078.000**	**443.142.000**	**458.220.000**	**461.990.000**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Istat - Trasporto marittimo

Le tavole 20 e 21 mostrano il dettaglio dei quantitativi di merci trasportate da/per i porti italiani per Paese di arrivo/partenza.

Tavola 20 – ISTAT – Trasporto marittimo Italia per Paesi del Bacino del Mediterraneo e del Mar Nero (migliaia di tonnellate)

Paesi	2015	2016	Var.% 2015-2016
Gibilterra	2.333	2.258	-3,2%
Spagna	20.650	19.523	-5,5%
Francia	7.945	7.859	-1,1%
Slovenia	3.879	3.103	-20,0%
Croazia	2.607	2.019	-22,6%
Albania	2.084	1.832	-12,1%
Grecia	12.771	13.480	5,6%
Malta	6.742	6.522	-3,3%
Cipro	-	-	-
Turchia	31.447	30.081	-4,3%
Siria	-	-	-
Libano	1.667	2.215	32,9%
Israele	3.939	3.263	-17,2%
Egitto	20.406	21.593	5,8%
Libia	7.865	6.352	-19,2%
Tunisia	5.774	4.677	-19,0%
Algeria	7.636	7.548	-1,2%
Marocco	1.450	1.497	3,2%
Totale Mediterraneo	**139.195**	**133.822**	**-3,9%**
Bulgaria	1.077	1.321	22,7%
Romania	-	1.027	-
Ucraina	7.107	8.120	14,3%
Russia	28.257	29.690	5,1%
Georgia	4.514	4.266	-5,5%
Totale Mar Nero	**40.955**	**44.424**	**8,5%**
Totale Mediterraneo - Mar Nero	**180.150**	**178.246**	**-1,1%**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati ISTAT - Trasporto marittimo

La Tavola 20 evidenzia una generale diminuzione del trasporto marittimo da/per l'Italia dai Paesi del bacino del Mediterraneo con l'eccezione di Libano, Egitto e Marocco. In particolare, con il Libano nel periodo 2015-2016 si è registrato un incremento significativo del +32,9%. In generale si rilevano diminuzioni significative nei Paesi maggiormente colpiti da crisi politiche e militari.

Il trasporto marittimo con i Paesi del bacino del Mar Nero, sempre nel medesimo periodo, ha registrato un trend di crescita significativo dell'8,5%. In termini quantitativi da segnalare che Turchia, Egitto e Spagna rappresentano oltre la metà del trasporto marittimo del nostro Paese con quelli del Mediterraneo (53,2%).

Tavola 21 – ISTAT – Trasporto marittimo Italia per tipologia di merce e per Paesi del Bacino del Mediterraneo e del Mar Nero – Anno 2016
(migliaia di tonnellate)

Tipo merce (NST 2007)	prodotti agricoli della caccia e della pesca, prodotti alimentari, bevande e tabacchi	carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale	minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti ceramici	prodotti chimici, articoli in gomma e materie plastiche,	prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento, prodotti in cuoio, legno e prodotti in legno, carta e prodotti di carta, mobili e altri manufatti	macchine e apparecchi meccanici, macchine ed apparecchi elettrici, apparecchi televisivi, apparecchiature per comunicazioni, mezzi di trasporto	materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti, altre merci	posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile	Totale
Gibilterra	30	2.043	130	-	-	0	0	55	2.258
Spagna	653	5.737	3.317	773	574	316	1.904	6.251	19.523
Francia	674	2.023	1.019	221	142	98	588	3.093	7.859
Slovenia	125	1.705	469	52	136	39	23	554	3.103
Croazia	214	648	448	47	81	13	381	187	2.019
Albania	78	497	388	27	129	93	349	271	1.832
Grecia	1.952	1.335	1.506	281	1.114	373	1.733	5.186	13.480
Malta	172	4.000	487	68	54	55	440	1.247	6.522
Cipro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Turchia	545	17.655	3.781	875	776	1.343	1.071	4.035	30.081
Siria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Libano	150	569	204	113	271	43	28	836	2.215
Israele	145	1.032	426	242	197	116	218	888	3.263
Egitto	549	14.946	1.060	361	397	230	378	3.673	21.593
Libia	71	5.558	280	36	61	25	9	312	6.352
Tunisia	679	1.684	1.019	114	144	32	405	599	4.677
Algeria	92	5.249	1.793	44	47	130	60	134	7.548
Marocco	78	402	218	134	33	41	54	538	1.497
Totale Mediterraneo	**6.207**	**65.083**	**16.545**	**3.388**	**4.156**	**2.947**	**7.641**	**27.859**	**133.822**
Bulgaria	582	161	159	40	16	10	253	100	1.321
Romania	403	263	276	32	0	2	16	36	1.027
Ucraina	1.752	163	4.827	182	30	37	1.044	85	8.120
Russia	583	25.635	3.124	15	36	10	282	5	29.690
Georgia	6	4.181	59	2	4	0	11	2	4.266
Totale Mar Nero	**3.326**	**30.403**	**8.445**	**271**	**86**	**59**	**1.606**	**228**	**44.424**
Totale Mediterraneo - Mar Nero	**9.533**	**95.486**	**24.990**	**3.659**	**4.242**	**3.006**	**9.247**	**28.087**	**178.246**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati ISTAT - Trasporto marittimo

La Tavola 21 evidenzia la tipologia di merce da/per i porti italiani imbarcata/sbarcata per/dai Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero.

Si evidenzia che la categoria "carboni fossili, coke, petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale" rappresenta circa il 53,6% del totale. Inoltre, circa il 30% del totale è costituito dalle categorie "minerali metalliferi, altri prodotti delle miniere, manufatti in metallo, materiali da costruzione, prodotti ceramici" e "posta, pacchi, container, pallet, casse mobili, pallet, merci trasportate nell'ambito di traslochi, merci raggruppate, merce contenuta in container o cassa mobile non identificabile".

Per completezza di informazione sui trasporti marittimi da/per il nostro Paese, la Tavola 22 mostra i Paesi e le aree geografiche esterne al bacino del Mediterraneo e del Mar Nero di partenza/arrivo delle merci per/da i porti italiani. Da rilevare le merci da/per l'America che rappresentano circa il 31% del totale. L'Asia sud-orientale e la Cina rappresentano, invece, il 13,9% circa. Da segnalare che per quanto riguarda il trasporto marittimo da/per il Sud-Africa si presume che tali traffici transitino dal Canale di Suez e da Gibilterra in egual misura.

Tavola 22 – ISTAT – Trasporto marittimo Italia per Paesi esterni al bacino del Mediterraneo e del Mar Nero con almeno un milione di tonnellate movimentate (x 1.000 tonnellate)

Paesi	2016	Paesi	2016	Paesi	2016
Brasile	8.129	Belgio	1.854	Arabia Saudita	4.719
Panama	1.013	Lettonia	1.693	Iran, Repubblica islamica	2517
Canada	3.533	Paesi Bassi	2.012	Qatar	4.321
Stati Uniti	10.327	Polonia	1.022	Emirati Arabi Uniti	1.907
Argentina	1.992	Portogallo	1.275	**Mar Rosso e Golfo Persico**	**13.464**
Colombia	2.596	Regno unito	2.121	Corea del sud	1.125
Messico	2.162	**Europa Atlantica e Settentrionale**	**9.977**	India	2.312
America	**29.752**			Indonesia	1.593
Angola	1.379			Singapore	1.145
Camerun	1.082			**Asia Sud-Orientale**	**6.175**
Mauritania	1.439			**Cina**	**7.167**
Nigeria	2.711			**Australia**	**1.560**
Sud Africa	4.499			**Paesi e territori non specificati**	**14.645**
Africa Occidentale e Meridionale	**11.110**				

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati ISTAT - Trasporto marittimo

Interessante analizzare i dati del commercio estero per via marittima del nostro Paese con gli altri del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero. Anche in questo caso appare utile rammentare che i dati Istat sul commercio estero rilevano il Paese di origine e destinazione delle merci importate ed esportate a differenza delle statistiche sul trasporto marittimo, che invece rilevano tutta la merce in arrivo/partenza da/per i Paesi considerati.

In termini di tonnellate Tavola 23, nella pagina seguente, evidenzia nel periodo 2010-2017 un netto calo delle importazioni (-26,5%) e delle esportazioni (-7,4%). Da segnalare una ripresa delle esportazioni per via marittima nel corso del 2017 (+5,6%) mentre, seppur con una lieve diminuzione, nel 2017 le esportazioni via mare sembrano essersi attestate.

Sempre in termini di tonnellate, per il commercio estero dell'Italia gli interscambi con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero rappresentano il 33,1% delle importazioni e il 48,4% delle esportazioni complessive via mare.

Tavola 23 – ISTAT – Commercio estero dell'Italia per via marittima con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero (tonnellate)

Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importazioni	78.765.071	60.883.494	65.042.012	63.226.711	54.314.366	55.582.241	54.802.921	57.881.927
Esportazioni	34.883.783	30.003.761	34.077.426	31.283.577	29.205.196	33.064.338	33.088.323	32.305.122
Totale	**113.648.853**	**90.887.256**	**99.119.438**	**94.510.288**	**83.519.563**	**88.646.579**	**87.891.245**	**90.187.048**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Istat - Commercio Estero

In termini di valore, sempre con riferimento al commercio estero via mare, (Tavola 24) le importazioni del nostro Paese dai Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero, nel periodo 2010-2017, sono diminuite di circa 5,7 miliardi di Euro e le esportazioni di circa 1,6 miliardi di Euro.

Nel corso del 2017 il valore delle importazioni e esportazioni via mare con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero ha comunque registrato un incremento, rispettivamente, di 4,7 e 2,2 miliardi di Euro. Sempre in termini di valore, per il commercio estero dell'Italia gli interscambi con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero rappresentano il 26,4% delle importazioni e il 24,8% delle esportazioni complessive per via marittima.

Tavola 24 – ISTAT – Commercio estero dell'Italia per via marittima con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero (Euro)

Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importazioni	38.041.786.334	35.187.035.257	40.543.944.372	37.466.839.102	31.892.907.949	28.671.719.113	27.523.006.305	32.281.538.380
Esportazioni	31.159.283.858	30.928.108.290	34.306.290.899	32.371.178.925	29.610.990.152	28.870.938.716	27.289.356.171	29.513.466.295
Totale	**69.201.070.192**	**66.115.143.547**	**74.850.235.271**	**69.838.018.027**	**61.503.898.101**	**57.542.657.829**	**54.812.362.476**	**61.795.004.675**

Fonte: Elaborazioni Assoporti su dati Istat - Commercio Estero

Rispetto al totale delle importazioni ed esportazioni (tutte le modalità di trasporto) del nostro Paese, nel 2017 gli interscambi con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero rappresentano circa il 19,1% in termini di tonnellate, e il 7,3% circa in termini di valore.

4.4 Ro Ro

Già nella pubblicazione dello scorso anno a cura di Assoporti e SRM[7], l'Italia si confermava leader per lo Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 216 mio-tonn di merce movimentata per un totale di market share del 36% del

7 *Port Indicators, Maritime Economy 2017*

totale, in trend di aumento del 6% rispetto ai periodi precedenti. Inoltre, l'Italia confermava la sua particolare leadership nella flotta Ro-Ro per un totale di 5 mio-tonn di DWT. A ciò, si accoppiava una rilevazione importante, 272 mio-tonn di merce scambiata, per quanto riguarda il cabotaggio.

Servizi Ro-Ro - Ro-Pax Adriatico - Ionio - Mediterraneo Orientale	
Ancona - Corfù - Igoumenitsa - Patrasso	Anek Superfast
Bari - Corfù - Igoumenitsa - Patrasso	Anek Superfast
Brindisi - Igoumenitsa - Patrasso	Grimaldi
Venezia - Igoumenitsa - Patrasso	Anek Superfast
Brindisi - Corfù - Igoumenitsa	European Seaways
Bari - Dubrovnik - Bar	Jadrolinija
Ancona - Stari Grad - Spalato	Jadrolinija
Ancona - Zara	Jadrolinija
Bari - Durazzo	Adria Ferries
Bari - Durazzo	Ventouris Ferries
Bari - Durazzo	GNV
Ancona - Durazzo	Adria Ferries
Trieste - Durazzo	Adria Ferries
Bari - Corfù - Igoumenitsa	Ventouris Ferries
Bari - Igoumenitsa - Sami - Zante	Ventouris Ferries
Brindisi - Valona	Red Star Ferries
Venezia - Ancona - Corfù - Igoumenitsa - Patrasso	Minoan Lines
Ancona - Spalato	Snav
Trieste - Bari - Pendik	UN RoRo
Trieste - Ambarli	UN RoRo
Trieste - Mersin	UN RoRo
Trieste - Cesme	Ulusoy
Venezia - Bari - Patrasso	Grimaldi
Venezia - Alexandria - Haifa - Ashdod	Grimaldi

Rilevazione di mercato a cura di Assoporti, giugno 2018

Proprio per questa specializzazione produttiva e per questa leadership di mercato, all'Italia conviene continuare sviluppare il discorso Autostrade del Mare. Il mercato mediterraneo dei RoRo-RoPax sul quale, gli armatori italiani continuano ad investire in maniera massiccia, è uno spazio di crescita più stabile e promettente del segmento contenitori.

Servizi Ro-Ro - Ro-Pax Tirreno - Mediterraneo Occidentale	
Alicante - Marsiglia - Algeri	Corsica Linea - Algerie Ferries
Motril - Al Hoceima	Naviera Armas
Alicante - Valencia - Mostaganem	Algerie Ferries - Balearia
Genova - Marsiglia - Skikda	Algerie Ferries
Terifa - Tanger	FRS Intership ping
Marsiglia - Alicante - Almeria - Orano	Algerie Ferries - Transmediterranea
Marsiglia - Annaba	Algerie Ferries
Marsiglia - Bejaja	Corsica Linea - Algerie Ferries
Almeria - Ghazaouet	Transmediterranea
Sete - Barcellona - Almeria - Motril - Nador	Balearia - GNV - Naviera Armas - Transmediterranea
Livorno - Genova - Savona - Sete - Barcellona - Algeciras - Motril - Gibilterra - Tanger Med	AML - Balearia - FRS - GNV - Grimaldi - Intership ping - Transmediterranea
Marsiglia - Genova - Livorno - Civitavecchia - Salerno - Palermo - Tunisi	CTN Ferries - Corsica Ferries - GNV - Grimaldi

Rilevazione di mercato a cura di Assoporti, giugno 2018

Quest'ultimo ha subito processi di concentrazione oligopolistica tra i grandi carrier (le alleanze)[8], che ha reso il mercato relativo troppo volatile e speculativo, aumentando di fatto il potere contrattuale degli "alleati". Tra l'altro l'Italia oscilla intorno ai dieci milioni di TeU aggregati annui da molto tempo.

Questo mercato o meglio questo modo di governare il mercato, espone i porti italiani e il demanio marittimo (che giova ricordarlo sono enti pubblici non economici, adesso enti di sistemi territoriali integrati) oltre che alla concorrenza fratricida, anche a soccombere nel dibattito con i grandi gruppi. Essi avranno sempre necessità di più profondi fondali, più performanti grandi infrastrutture, etc, necessità che anteporranno ai possibili volumi di TEU movimentati in questo o quel porto.

D'altro canto, il soggetto pubblico per affrontare un grande progetto infrastrutturale dovrebbe valutarne la fattibilità tecnica ed economica, oltre che la sostenibilità finanziaria ed ambientale. E' in dubbio se un'infrastruttura con scenari di saturazione molto volatili, a fronte di un impatto ambientale e finanziario importante, possa dare un risultato positivo in termini di cost benefit analysis e in termini di revenue sharing.

La BRI, ad esempio, sembra aver fortemente puntato in Italia sui porti collocati nei sistemi ascellari per le rotte OD, mentre è possibile pensare in un ruolo ancora maggiore nel sistema hub&spoke dei porti greci, spagnoli, maltesi e nord africani a scapito della portualità italiana, quella del Mezzogiorno soprattutto. La sfida per i sistemi portuali italiani si sposta sulle ZES e sulle due I, infostruttura e

8 Tra i molteplici motivi, si citano: il gigantismo navale ed il crollo dei noli, la finanziarizzazione dello shipping e la razionalizzazione delle rotte world wide, prodromici all'ingresso dei fondi di investimento nei terminal portuali (caso studio Pireo, Voltri)

intermodalità. Ovvero servizi ad alto valore aggiunto di conoscenza o di connessione al mercato europeo.

In tale contesto le Autorità di Sistema Portuale dovrebbero continuare a implementare i progressi già avviati di Autostrade del Mare, ovvero l'attuazione del Reg(EU)1315/2013, nella parte di dimensione marittima della rete Ten-T.[9] Ciò è valido per i due asset driver dello sviluppo quali:

- il completamento e l'implementazione delle facility portuali, dei terminal portuali, delle piattaforme logistiche integrate, delle connessioni retroportuali anche per il tramite delle innovative piattaforma di ICTI/IoT;
- l'adeguamento infrastrutturale in termini di accessibilità ai porti dal mare e dall'hinterland.

Il terzo pilastro è quello, appunto, del completamento delle connessioni marittime con i porti non dell'Unione: tematica che richiama il completamento delle reti trans mediterranee (RTAP e TMN-T).

4.5 Sintesi di riepilogo

In generale, data la diversa natura delle rilevazioni statistiche, Istat (trasporto marittimo e commercio estero) e Suez Canal Authority - i dati sopra esposti evidenziano che nel 2016 il nostro Paese ha avuto rapporti commerciali diretti con i Paesi del bacino del Mediterraneo e del Mar Nero che hanno generato un trasporto marittimo di 87,9 milioni di tonnellate (vedi Tavola 23). Tale dato arriva a superare i 178,2 milioni di tonnellate (vedi Tavola 21) del trasporto marittimo in considerazione di quelle merci si partite o arrivate dai Paesi dei bacini considerati, ma con origine/destino in altri Paesi (circa 90,3 milioni di tonnellate, di cui 28,6 milioni in transito nel canale di Suez in entrambe le direzioni e 61,7 milioni da altri Paesi che utilizzano/scalano un porto del Mediterraneo o del Mar Nero prima di arrivare/partire in/da l'Italia).

Inoltre, incrociando i dati ISTAT con quelli prodotti dalla Suez Canal Authority, sempre con riferimento al 2016, è possibile tentare di stimare, in linea di massima, che dei circa 93,8 milioni di tonnellate di merci trasportate da/per l'Italia di cui alla voce "Altri Paesi Mondo" di Tavola 19, circa 30,6 milioni transitano da canale Suez in entrambe le direzioni da/verso aree geografiche a sud del canale (di cui: 13,5 milioni da Mar Rosso e Golfo Persico, 7,2 dalla Cina, 6,2 dall'Asia Sud-

9 "The Motorways of the Sea Detailed Implementation Plan Document" 5luglio 2018.

Orientale, 1,6 dall'Australia, nonché parte, si ritiene, dei 4,5 milioni di tonnellate dal Sud Africa), circa 29,8 milioni da/per il continente Americano, circa 8,9 milioni da/per l'Africa Occidentale e meridionale e circa 10 milioni da/per l'Europa atlantica e settentrionale. Per quanto concerne l'Africa Orientale non vi sono dati disponibili.
Tale approssimazione è conseguente, tra l'altro, all'impossibilità di quantificare esattamente il trasporto marittimo dalle aree costiere di quei paesi (Francia, Spagna e Russia) che si affacciano sia sul Mediterraneo che sull'Atlantico e Mare del Nord (vedi capitolo 3) che è stato assegnato al Mediterraneo e al Mar Nero, nonché dalla disomogeneità delle fonti e dall'assenza di una puntuale informazione statistica relativa a diversi Paesi. Comunque, si ritiene che il quadro che ne deriva sembra sufficiente a fotografare la situazione.

Il movimento di contenitori mostra che il contributo del nostro Paese al recupero di centralità del Mediterraneo è andato riducendosi passando dal 12,2% del 2007 al 10,1% del 2017. Tra i motivi di questa riduzione vi è la maggiore crescita di altri porti nonché, presumibilmente, una riduzione dei volumi da/per l'Italia in transito nel canale di Suez. Il dato preme per l'adozione di misure strategiche atte a favorire servizi di valore aggiunto alle merci in ambito portuale e/o in aree limitrofe e per una ripresa della centralità italiana nel settore del transhipment. Le Zes possono rappresentare la risposta a questa necessità per garantire la polifunzionalità degli scali.

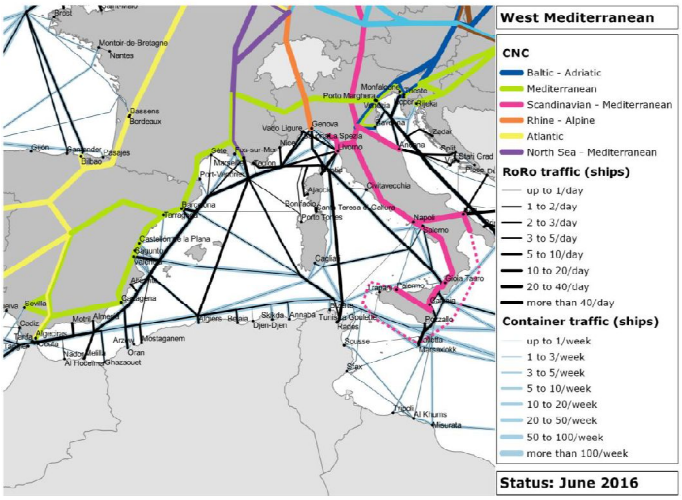
5. Reti trans Mediterranee

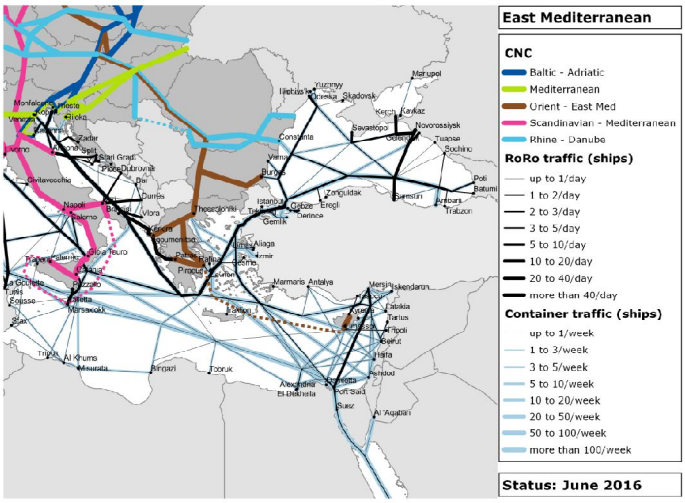
Il completamento della rete Euro mediterranea dei trasporti è un argomento che ha ripreso vigore in occasione del decimo anniversario del Processo di Barcellona[10]. In occasione della conferenza dei ministri dei trasporti dell'area euromediterranea a Marrakech del Dicembre 2005 è stato presentato il "Regional Transport Action Plan (RTAP) for the Mediterranean Region".

Sebbene l'action plan 2007-2013 sia stato in buona parte disatteso, esso è stato rilanciato grazie alla collaborazione con UpM in occasione della "EuroMed Transport Conference" di novembre 2013 a Brussel, con la quale si è lanciata la Trans-Mediterranean Transport Network (TMN-T) in connessione, e in prolungamento delle Ten-T.

10 Il processo di Barcellona: un'Unione per il Mediterraneo - L'obiettivo dell'Unione per il Mediterraneo è approfondire le relazioni tra l'Europa e i paesi terzi mediterranei nell'ambito di un partenariato euromediterraneo rafforzato, in grado di produrre risultati visibili e concreti per i cittadini della regione. [COM(2008) 319

Attualmente, risulta adottato il RTAP 2014-2020, sebbene i benefici diretti se ne vedano molto pochi.





La versione della strategia MoS discussa il 5 luglio 2018 a Brussels, oltre a mappare lo scenario di fatto delle connessioni marittime a livello euro mediterraneo e a rilevarne l'importanza, approfondisce nei due paragrafi conclusivi quella che è una strategia condivisibile, di cui il sistema portuale italiano dovrebbe farsi portavoce:

- 5.2 CONNECTIVITY – CLOSE NEIGHBOURHOOD le AdM devono essere lo strumento di supporto allo sviluppo di catene logistiche efficienti nel sistema Mediterraneo, Mar Nero e stati vicini, in ciò giocando un ruolo chiave nelle strategie macro regionali, anche coordinandosi con la DG NEAR e l'UpM.

- 5.3 THE MARITIME DIMENSION IN A CHANGING EUROPE le AdM sono un driver di sviluppo fondamentale.

6. Annexes [11]

Nello scenario marittimo internazionale il Mediterraneo ricopre un ruolo strategico che negli ultimi anni sta ulteriormente consolidandosi per una serie di fattori tra i quali assume particolare rilevanza la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali.

Il Mediterraneo sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato Atlantico e Nord Europeo da un lato e quello Asiatico e Africano dall'altro. Per questi motivi, la centralità del bacino negli scenari internazionali è un forte fattore di attrattività per investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica che continuano a crescere nonostante alcune situazioni sociali e politiche critiche. E' un dato consolidato che esso rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati – sulla quale si concentra il 25% dei servizi di linea mondiali – e che sia un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio in direzione Nord - Sud in particolare in modalità Ro-Ro.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori rotte Est-Ovest che nel 1995 vedevano la "Trans-Pacific" valere 53% dei transiti globali a fronte del 27% della Asia-Europa (via Suez e Mediterraneo) mentre nel 2015 le due rotte si sono quasi equiparate 45% la prima e 42% la seconda.

Investimenti realizzati e la generale ripresa del trasporto marittimo hanno mostrato i loro effetti sul traffico di Suez che dal 2001 al 2016 ha registrato + 120% delle merci in transito e circa il 75% di queste sono riconducibili alle rotte Far East - Europe.

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, tutti i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia e per lo sviluppo e la produzione estera dell'area.

Molto sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero. Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i porti nazionali HUB che hanno perso

11 Relazione su "Mediterraneo e Mezzogiorno" tenuta da Sergio Prete, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio, in occasione dell'assemblea programmatica di Assoporti del 12 dicembre 2017

traffico, che è invece cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti Gateway.

I porti del Mezzogiorno d'Italia, proprio dove sono situati gli Hub, scontano generalmente delle carenze infrastrutturali (marittime e terrestri, ferroviarie in primis), presentano livelli di saturazione più bassi e subiscono la concorrenza dei porti della parte meridionale ed orientale del Mediterraneo.

La crisi economica e finanziaria dell'Unione Europea sta limitando la capacità di mantenere la competitività in vari settori tra cui il trasporto. I porti del Sud-Est Med guadagnano mercato per le loro condizioni commerciali favorevoli. Il trasbordo delle merci destinate al mercato comunitario tende sempre più a spostarsi verso porti extra UE. La recente programmazione comunitaria e nazionale riconosce a tutti i porti, compresi quelli del Sud Italia, un ruolo importante. Essi vengono considerati come vere e proprie porte di accesso/uscita delle merci e/o delle persone collegate con i corridoi europei e, quindi, con hinterland anche "contestable" e non solo "captive".

Inoltre, questi porti sono quelli più vicini alle rotte marittime principali che attraversano il Mediterraneo e, sebbene il transhipment è fortemente conteso e indirizzato maggiormente verso altri porti dell'area Med, occorre creare le condizioni per poter assolvere al ruolo di hub logistici ed intermodali, anche grazie agli enormi spazi portuali e retroportuali di cui alcuni di essi sono dotati.

L'esempio della crescita del porto del Pireo, fondata su una visione simile a quella invocata da alcuni porti del Sud Italia, deve far riflettere. Oltre al potenziamento delle infrastrutture portuali – volte all'incremento dei traffici marittimi anche di transhipment - il porto greco è stato individuato come piattaforma logistica per la distribuzione in Europa e nel Mediterraneo delle merci - soprattutto con provenienza cinese, ma non solo - attraverso il miglioramento del trasporto stradale e ferroviario.

In altre zone (Tangeri, Spagna, ecc.) la istituzione di Zone Economiche Speciali o Free Zone ha attratto rilevanti investimenti ed insediamenti produttivi logistici ed incrementato i traffici. Infine, l'auspicata ed attesa pacificazione del Nord Africa potrebbe costituire una grande opportunità di scambi commerciali con quello che tutti gli esperti definiscono il mercato del futuro.
Il Mezzogiorno ha una posizione geografica molto vantaggiosa all'interno del bacino del Mediterraneo, tornato nuovamente al centro degli scambi commerciali mondiali.

I porti del Sud Italia hanno anche essi la possibilità di ricoprire il ruolo di porta sud dell'Europa, rappresentando la naturale piattaforma logistica di alcune grandi direttrici di collegamento, in particolare dei traffici lungo le rotte marittime che dal Canale di Suez raggiungono il continente europeo per trasferire le merci verso i principali mercati dell'Europa centro settentrionale.

Questa convenienza, valutata dagli operatori marittimi e logistici internazionali in circa 6/7 giorni di percorrenza in meno rispetto ai principali porti del Nord Europa, ha contribuito - sino a qualche anno fa - alla crescita della domanda di traffico marittimo di contenitori nell'area.

Se da un lato la dotazione infrastrutturale presente nel Sud Italia e i risultati dei flussi di traffici sottolineano un ruolo di primo piano del Mezzogiorno, dall'altro l'analisi della capacità operativa evidenzia spesso un ritardo rispetto alle altre aree del Paese in termini di raccordi ferroviari e soprattutto di servizi di logistica nelle aree retroportuali. Questa differenza nella valutazione dell'infrastrutturazione portuale del Mezzogiorno, a seconda che si consideri la dotazione generale e l'offerta di servizi marittimi o la capacità operativa degli accosti, è dovuta al fatto che i porti non valorizzano pienamente le potenzialità del traffico merci. In sostanza il patrimonio infrastrutturale del Sud Italia risulta dedicato al transhipment o al locale ma poco alla manipolazione e al valore delle merci.
Nonostante le problematiche esaminate lo sviluppo del traffico marittimo è la chiave sulla quale lavorare per garantire una crescita anche economica dell'area in quanto - consentendo il raggiungimento dei grandi mercati internazionali - permette di superare la posizione periferica rispetto al continente europeo.

Ai porti del Mezzogiorno fanno capo oltre alle reti marittime del traffico container intercontinentale anche le reti delle Autostrade del Mare che proprio negli scali del Sud Italia hanno l'aria di maggiore attività.

Il Mezzogiorno è l'anello di connessione tra Suez e l'Europa, una potenziale piattaforma portuale al servizio dell'industria del territorio meridionale. Non solo. I suoi porti facilitatori della proiezione internazionale del Paese, ma occorre investire sulla intermodalità e su una logistica portuale integrata ai processi industriali. La ormai prossima istituzione delle ZES potrebbe rappresentare uno strumento di rilancio della competitività portuale e logistica meridionale.

Tutti i dati di traffico mostrano una presenza di rilievo del Sud Italia nel nostro commercio marittimo con percentuali che si attestano sempre sul 45-50%, con una dotazione di scali hub, con porti multipurpose e importanti realtà che operano nel settore passeggeri e crociere.

Se i porti del nord Italia sono i "gate" di accesso ai mercati del Centro Europa, quelli meridionali, con la loro configurazione variegata che abbraccia tutto l'arco marittimo, adriatico-ionico-tirrenico, sono la naturale porta di accesso che può servire il sistema industriale italiano. La partita si gioca sulla parte terrestre - logistica e intermodale, e cioè sui servizi a terra più che marittimi.

Occorre continuare ad investire in un sistema che garantisca questi collegamenti verso l'interno. Basti pensare che i noli marittimi tra i principali porti europei ed i maggiori porti di destinazione nel mondo sono diventati molto simili. Spedire un container via mare da Napoli/Genova/Rotterdam/Amburgo per Shanghai o New York ha praticamente lo stesso costo. La differenza di costo è legata alla distanza terrestre tra l'azienda che esporta ed il porto di imbarco. Le navi stanno scalando sempre di più aree ad alta concentrazione di distretti produttivi e di mercati di consumo e questo rende ancor più importante migliorare il sistema delle connessioni interne strada-ferro-mare.

Al netto del traffico di transhipment, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Quando si ipotizza l'opportunità per il Paese di assumere il ruolo di piattaforma logistica del Mediterraneo, non si deve fare riferimento solo alla movimentazione di contenitori nei porti italiani, dimenticando di considerare che le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti nazionali come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo.

Si può sottolineare che mentre per le AdM di cabotaggio entrambi i bacini (Tirreno e Adriatico), possono rappresentare due valide opzioni di trasporto, nel caso dell'ampliamento delle AdM alla dimensione europea e alla integrazione al vettore ferroviario, anche per diminuire tempi di viaggio e distanze percorse su strada, nei lunghi spostamenti nell'area Euro Mediterranea, l'offerta dei due bacini non è ancora omogenea in quanto occorre superare le difficoltà di attraversamento ferroviario per il trasporto di rotabili su treni dai porti del Mar Tirreno

verso il Centro e Nord Europa mentre per la dorsale adriatica le criticità sono ormai quasi del tutto superate.

Un ulteriore importante apporto possono essere considerate le Aree Logistiche Integrate, strumento nato dalla necessità di migliorare la spesa, nell'ambito della programmazione comunitaria, destinata ai porti ed alle aree logistiche in quanto contesti regionali caratterizzati da una pluralità di attori e da diversi livelli di gestione amministrativa e di produzione normativa. Con l'accordo di partenariato del 2014 si è avvertita l'esigenza di creare le ALI nelle cinque Regioni in ritardo di sviluppo del Sud Italia come condizione preliminare di attivazione della spesa del PON Infrastrutture e Reti. Tali ALI devono comprendere necessariamente i porti commerciali del territorio, gli interporti o le aree logistiche di riferimento, le connessioni stradali e ferroviarie tra essi e la rete nazionale.

Ma nella visione delle ALI vi è l'obiettivo molto più alto ed importante di guardare ad un concetto di sviluppo e programmazione del territorio sistemico. Ed il concetto di fare sistema è sempre alla base di piani strategici del ministero come azione necessaria per la crescita e lo sviluppo del territorio. Nelle politiche del ministero tra gli obiettivi e gli strumenti per una strategia di crescita dei trasporti, integrata ed efficace, le aree logistiche integrate sono un modello per la programmazione degli interventi a valere sui programmi operativi finanziati dalla UE nelle regioni del Mezzogiorno d'Italia. Gli accordi sottoscritti hanno creato per ciascuna area logistica integrata un tavolo tecnico locale che ha il compito di avanzare proposte di investimento e di condividere un modello di marketing congiunto.

Associazione Porti Italiani (ASSOPORTI) · Via dell'Arco De' Ginnasi, 6 · 00186 Roma
C.F. 80213650585 · phone +39 06 6876193 · fax +39 06 6876550 · www.assoporti.it · info@assoporti.it

ALLEGATO 2

MOVIMENTO CONTENITORI IN PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO E DEL MAR NERO

Sbarchi + imbarchi + trasbordi

Anni 2006 - 2017

Paese	PORTO	TEUs 2006 numero	TEUs 2007 numero	TEUs 2008 numero	TEUs 2009 numero	TEUs 2010 numero	TEUs 2011 numero	TEUs 2012 numero	TEUs 2013 numero	TEUs 2014 numero	TEUs 2015 numero	TEUs 2016 numero	TEUs 2017 numero	TEUs Var.% 2007-2017	TEUs Var.% 2016-2017
ES	Valencia	2.612.049	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.206.937	4.327.371	4.469.874	4.327.838	4.441.949	4.615.196	4.732.136	4.832.156	58,8%	2,1%
ES	Algeciras	3.256.776	3.420.533	3.327.616	3.042.782	2.806.884	3.602.631	4.111.840	4.337.816	4.556.492	4.515.768	4.761.444	4.380.849	28,1%	-8,0%
GR	Pireo	1.403.408	1.373.138	433.582	666.327	885.155	1.679.052	2.734.014	3.163.755	3.585.000	3.327.778	3.736.644	4.117.267	199,8%	10,2%
MA	Tanger-Med	-	600.000	920.708	1.222.000	2.058.430	2.072.948	2.734.000	3.164.000	3.585.000	3.330.000	2.963.654	3.312.409	452,1%	11,8%
M	Malta Freeport	1.485.000	1.901.180	2.334.182	2.261.034	2.370.729	2.360.489	2.540.000	2.750.000	2.869.130	3.064.000	3.084.000	3.150.000	65,7%	2,1%
TR	Ambarli	1.446.269	1.940.000	2.262.000	1.835.986	2.540.353	2.686.000	3.097.464	3.378.447	3.444.925	3.091.026	2.803.133	3.012.000	55,3%	7,5%
ES	Barcellona	2.318.239	2.610.100	2.569.549	1.800.662	1.931.033	2.013.967	1.749.974	1.718.779	1.893.300	1.965.241	2.236.961	3.006.872	15,2%	34,4%
ET	Port Said	2.660.449	2.755.805	3.186.589	3.300.951	3.627.813	4.306.468	3.631.000	4.100.000	4.060.500	3.575.857	3.036.000	3.000.000	8,9%	-1,2%
IT	Genova	1.657.113	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	1.847.102	2.064.806	1.988.013	2.172.944	2.242.902	2.297.917	2.622.187	41,4%	14,1%
IT	Gioia Tauro	2.938.176	3.445.337	3.467.824	2.857.440	2.852.264	2.304.987	2.721.108	3.094.254	2.969.802	2.546.805	2.797.070	2.448.570	-28,9%	-12,5%
ET	Alessandria-El Dekheila	762.017	977.011	1.264.455	1.277.433	1.354.813	854.000	1.463.000	1.519.200	1.677.986	1.688.301	1.633.600	1.600.000	63,8%	-2,1%
TR	Mersin	643.749	782.028	844.632	843.917	1.030.391	1.126.588	1.263.495	1.378.000	1.483.945	1.466.119	1.453.000	1.591.983	103,6%	9,6%
IL	Ashdod	693.000	808.700	827.900	655.041	1.017.000	1.168.000	1.170.000	1.182.000	1.250.000	1.308.000	1.443.000	1.525.000	88,6%	5,7%
IT	La Spezia	1.136.664	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	1.307.274	1.247.218	1.300.432	1.303.017	1.300.442	1.272.425	1.473.571	24,1%	15,8%
TR	Izmir	847.926	892.217	895.000	826.645	726.675	672.000	867.957	810.000	678.756	656.000	1.323.000	1.440.000	61,4%	8,8%
FR	Marsiglia-Fos	946.445	1.002.879	851.425	876.757	953.435	944.047	1.061.193	1.099.271	1.179.918	1.223.173	1.251.744	1.362.204	35,8%	8,8%
IL	Haifa	1.053.000	1.170.000	1.395.900	1.140.000	1.264.000	1.235.000	1.371.000	1.357.000	1.196.000	1.215.000	1.265.000	1.343.000	14,8%	6,2%
LIB	Beirut	339.174	948.000	945.100	994.601	949.155	1.034.249	1.041.756	1.117.334	1.210.413	1.130.284	1.147.219	1.305.038	37,7%	13,8%
ET	Damietta	830.050	894.185	1.124.969	1.139.018	1.072.176	929.867	822.867	688.070	707.377	719.547	810.311	1.131.226	26,5%	39,6%
SLO	Koper	218.970	305.648	353.880	343.165	476.731	589.314	570.744	600.441	674.033	790.736	844.776	911.528	198,2%	7,9%
IT	Livorno	657.592	745.557	778.864	592.050	628.489	637.798	549.047	559.180	577.470	780.874	800.475	734.085	-1,5%	-8,3%
RO	Costanza	1.037.068	1.411.387	1.380.935	594.303	556.694	662.796	684.059	661.124	668.349	689.066	711.339	696.438	-50,7%	-2,1%
IT	Trieste	220.310	265.863	335.943	276.957	281.643	393.186	408.023	458.597	506.019	501.222	486.462	616.156	131,8%	26,7%
IT	Venezia	316.641	329.512	379.072	369.474	393.913	458.363	429.893	446.428	456.068	560.301	605.875	611.383	85,5%	0,9%
RUS	Novorossiysk	253.000	380.000	493.000	335.000	453.000	675.000	689.000	752.000	750.000	607.000	631.000	740.677	94,9%	17,4%
IT	Napoli	444.982	460.812	481.521	515.868	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481	509.876	10,6%	5,5%
IT	Cagliari-Sarroch	687.657	547.336	307.527	736.984	629.340	603.236	627.609	702.143	717.016	748.647	723.037	463.940	-15,2%	-35,8%
IT	Salerno	359.707	385.306	330.373	269.300	234.809	235.209	208.591	263.405	320.044	359.328	388.572	454.686	18,0%	17,0%
UKR	Odessa	395.564	523.881	572.142	255.461	351.568	453.700	461.902	504.704	414.530	369.218	464.284	420.510	-19,7%	-9,4%
GR	Salonicco	337.596	442.638	238.912	269.844	273.131	295.567	317.751	322.310	349.513	351.407	344.277	402.422	-9,1%	16,9%
CY	Limassol	360.805	377.037	416.970	353.914	348.358	345.740	307.396	277.215	307.660	317.170	308.000	345.000	-8,5%	12,0%
TUN	Rades	380.000	382.264	386.154	380.794	423.817	372.289	328.049	320.000	311.163	303.196	306.931	292.155	-23,6%	-4,8%
GE	Poti	127.000	184.792	210.000	173.000	210.000	239.004	300.580	338.997	323.491	246.203	249.426	289.772	56,8%	16,2%
HR	Rijeka	94.390	145.024	168.761	130.740	137.048	150.677	171.945	169.943	192.004	200.102	214.348	249.975	72,4%	16,6%
ES	Castellon	71.660	101.929	88.208	67.075	103.956	130.963	160.934	193.969	206.551	214.663	226.903	240.895	136,3%	6,2%
IT	Ravenna	162.052	206.786	214.324	185.022	183.577	215.336	208.152	226.692	222.548	244.813	234.511	223.369	8,0%	-4,8%
IT	Ancona	76.458	87.193	119.104	105.503	110.395	120.674	142.213	152.394	164.882	178.476	185.846	168.578	93,3%	-9,3%
ES	Alicante	172.729	179.259	150.827	132.059	147.308	154.185	158.274	148.135	139.273	133.880	159.664	164.410	-8,3%	3,0%
BL	Varna	94.000	100.000	155.326	113.000	119.000	123.000	130.000	130.000	132.600	151.322	139.000	152.000	52,0%	9,4%
UKR	Illichivsk	227.000	342.000	243.944	91.677	126.094	111.451	110.344	118.446	122.374	123.000	123.091	144.677	-57,7%	17,5%
ES	Baleari	201.382	194.271	176.186	127.935	78.425	67.210	57.716	61.569	69.777	89.640	130.268	120.762	-37,8%	-7,3%
ALB	Durazzo	21.879	33.127	46.798	75.000	76.000	80.000	88.000	108.000	100.000	103.000	118.000	108.000	226,0%	-8,5%
IT	Civitavecchia	33.538	31.143	25.213	28.338	41.536	38.165	50.965	54.019	64.386	66.731	74.208	94.401	203,1%	27,2%
BL	Burgas	25.936	30.587	45.927	23.444	23.611	29.000	46.009	48.380	62.765	61.143	65.593	93.266	204,9%	42,2%
ES	Malaga	464.838	542.405	428.623	289.871	298.401	476.997	336.265	296.350	87.989	43.369	119.847	86.233	-84,1%	-28,0%
ES	Cartagena	39.594	47.036	46.755	58.680	64.489	72.320	66.588	80.955	88.976	91.726	96.127	84.328	79,3%	-12,3%
TUN	Sfax	35.000	35.183	35.541	35.047	39.007	54.285	65.466	74.619	83.772	79.969	84.333	79.381	125,6%	-5,9%
UKR	Yuzhny	107.194	124.320	307.182	169.560	127.846	131.489	110.602	109.837	128.096	98.686	81.524	68.810	-44,7%	-15,6%
IT	Bari	49	64	113	55	680	11.121	29.398	31.436	35.932	60.063	71.593	68.695	107235,9%	-4,0%
GE	Batumi	-	-	44.197	8.813	16.318	45.439	57.146	64.450	61.501	57.334	58.084	67.478	-	16,2%
ES	Tarragona	12.203	47.136	45.903	221.203	255.407	225.747	188.851	147.554	148.636	89.862	83.666	62.888	33,4%	-24,8%
TUN	Sousse	2.200	2.236	2.259	2.227	2.479	8.928	29.502	30.675	31.849	33.897	51.978	53.077	2273,7%	2,1%
IT	Marina di Carrara	4.493	2.330	4.710	6.168	7.793	5.455	99	356	384	68	32.780	52.452	2151,2%	60,0%
IT	Catania	16.372	22.504	18.036	21.791	20.560	17.659	22.087	30.255	33.162	49.595	49.198	50.111	122,7%	1,9%
TUN	Bizerte	-	-	-	-	-	2.561	26.487	29.400	32.313	24.989	36.191	45.632	-	26,1%
IT	Savona-Vado	227.197	242.720	252.837	196.317	196.434	170.427	75.282	77.859	85.311	98.033	54.594	44.057	-81,8%	-19,3%
HR	Ploce	18.150	29.385	35.124	25.931	20.420	22.300	21.640	18.713	16.859	20.676	20.965	24.123	-17,9%	15,1%
IT	Palermo	27.234	31.767	32.708	30.111	33.495	28.568	22.784	20.647	14.344	12.896	12.160	13.310	-58,1%	9,5%
TUN	Goulette	650	657	663	654	728	6.750	6.670	7.145	7.620	3.077	10.123	7.112	982,5%	-29,7%
IT	Brindisi	4.268	5.359	673	722	1.107	485	94	566	407	407	1.857	1.106	-79,4%	-40,4%
IT	Monfalcone	1.523	1.519	1.645	1.417	1.166	591	812	814	753	714	980	866	-43,0%	-11,6%
TUN	Gabes	160	161	163	162	179	58	335	157	21	3	114	237	47,2%	107,9%
IT	Taranto	892.303	755.934	786.655	741.428	581.936	604.404	263.461	197.317	148.519	-	375	-	-	-
TR	Haydarpasa	400.067	396.637	360.000	187.365	176.468	206.000	368.025	654.000	131.461	123.000	-	-	-	-
IT	Portonogaro	46	-	-	-	40	-	40	-	-	-	-	-	-	-
IT	Augusta	-	-	-	19	78	-	200	203	-	-	-	-	-	-
TOTALE		**36.260.961**	**42.086.549**	**43.769.985**	**39.517.622**	**43.479.424**	**46.272.255**	**49.608.414**	**52.442.628**	**53.688.557**	**52.499.221**	**53.934.114**	**56.713.189**	**-**	**-**

Elaborazione Assoporti su dati diversi